République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



UNIVERSITÉ ABOU BEKRBELKAID DE TLEMCEN

FACULTÉ DE TECHNOLOGIE

DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : Urbanisme et environnement

Un port urbain métropolitain pour une métropole rayonnante du grand Oran

Soutenue le 12 Juin 2016 devant le jury :

Président:	Mr MAHI. M	MA	UABTTlemcen
Examinateur:	Mr KhETTABI. L	MA	UABTTlemcen
Examinateur:	Mme BENYAGHOUB. B	MA	UABTTlemcen
Encadrant:	Mr. RAHMOUN MOHAMMED	MA	UABTTlemcen
Co-encadrant:	Mr CHERRAKFARIZ	ARCHI	UABTTlemcen

Présenté par : BOURADA ZOHRA

Matricule : 11/15140A

BOUTERFASZAZA

Matricule : 11/15157A

Année académique : 2015-2016

Remercîment

On remercie avant tout le dieu tout puissant de nous ’avoir donné le courage, la santé, et nous a accordé son soutien durant les périodes les plus difficiles.

On remercie vivement mes encadreurs, Mr Mohamed Rahmoun,Mr CherrakFarizpour ses précieux conseils et orientations, pour l’effort fourni et les conseils prodigué ainsi leurs soutiens indéfectibles, aussi pour leurs soutiens morals et scientifique accordés tout au long de ce travail.

Nos vifs remerciements vont également aux membres de jury : MrMahi, Mr Khettabi,Mme Ben yaakoub,pour l’intérêt qu’ils ont porté à notre travail en acceptant d’examiner ce modeste travail et de l’enrichi par leurs remarques.

On tiens remercier toutes les personnes de tous les organismes ayant aidé à l’élaboration de travail, principalement dans la collecte des données et leurs accueil bienveillant, particulièrementceux de l’entreprise portuaire d’Oran « EPO »,la direction du travaux publics d’Oran « DTP », la direction de l’urbanisme,SETRAM.

On adresse nos s’insère remerciements à tous ceux qui ont contribué de près ou de loinàl’élaboration des ce travail.

On n’oublie pas nos familles pour leur contribution, leur soutien et leur patience.

Nos remerciements vont également à nos collègue, nos proches ami (e), qui ont partagé avec nous tous les moments des pressions et de nous ont encouragé.

Il nous reste à ne pas oublier de remercier tant de personne, qu’on ne peut pas nommer, de peur d’en oublier, que toutes sachent qu’ils sont bien présents dans notre esprit.

.

Dédicace.

Je dédie ce travail :

A mon très cher père pour son immolation et leurs soutiens durant toute ma vie, qu'il trouve ici l'expression de ma profonde gratitude, et qu'il soit fier de moi comme il l'a toujours été.

A ma mère qui m'a soutenue durant mes études et ne m'a jamais privée de son amour, de son attention et de ses encouragements, à toi chère maman je dédie ce travail.

A mes frères : « Mourad, Abdelrazzek,Mohamed Yassine »

Amon neveu « Ayoub ».

A mes tantes, mes oncles

A mes cousins et mes cousines.

A toute ma famille.

A tous mes amis et amiessurtout : « ImeneBengoudifa,Samira, Belbachir Imane, Fatima Zohra,Khadidja, Asma,Amaria,Ouahiba, Hind ».

À mon partenaire « BouterfasZaza » qui j'ai eu le plaisir de réaliser ce travail.

Et à tous ceux qui m'ont aidé.

Bourada Zohra

Dédicace

Je dédie ce modeste travail :

Pour ceux qui m'ont entouré pour que rien m'entrave le déroulement de mes études, qui m'ont toujours aimé et encourager par leur patience, leur soutien et leur sacrifices …je le dédie pour vous ≪ mes chères parents ≫

≪ mes chères grand parents ≫

Que dieu vous garde.

A ma chère sœur≪ Djamila ≫

A mes chers frères ≪ mohamed et zakaria ≫

A tout la famille

Atout mes amis≪ Nouria , Amina , Touria, Slama

Imene , Farah,Bengoudifa Imene, Belbachir Imane ,Fatima Zohra, Samira, khadija, Asma ≫

A mon partenaire ≪ Bourada Zohra ≫ qui j'ai eu le plaisir de réaliser ce travail

A tous mes amis que mon crayon l'ont oublié mais ils sont tout jours présents dans mon cœur

BouterfasZaza

Résumé

Oran est la deuxième plus grande ville de l'Algérie et une métropole important de la méditerrané, marqué par son histoire, sa puissance économiqueet touristique, par son port qui est considéré comme un moteur de son développement.

Cette ville est sujette à des problèmes fonctionnels, sociaux, économiques et environnementaux multiples, aussitrouvée en faible relation avec son port, ce dernierest considéré aujourd'hui un espace clos à l'environnement urbain. Si la ville aspire de devenir une métropole durable rayonnante, elle devra penser à un développement urbain durable, et à une réconciliation de la relation ville-port afin de trouver son identité.

Dans ce contexte, notre travail vise la question des enjeux, et des paramètres pourune stratégie d'un développement urbain stratégique pour Oran,ainsi vu de la faible relation entre le port et la ville,notre but de travail est d'identifier des paramètres pour une stratégiede réconciliation de ces deux entités dévorées à travers la reconversionde l' espaces portuaire du port d'Oran en port urbain métropolitaintout en s'appuyant sur des expériencesétrangères, ce projetva participé au rayonnement d'Oran et va la rendre une métropole méditerranéenne compétitive à l'échelle nationale et internationale.

Mots clés : Métropole, environnement urbain, développement urbain durable, relation ville-port, interface ville-port, reconversion, rayonnement.

Abstract
Oran is the second largest city in Algeria and a major metropolis of the Mediterranean, marked by its history, its economy and tourism power, through its port is considered an engine of development.

This city is prone to functional, social, economic and environmental multiple, also found low relationship with its port, it is now considered an enclosed space to the urban environment. If the city aspires to become a radiant sustainable metropolis, it should think about sustainable urban development and a reconciliation of the port-city relationship in order to find its identity.

In this context, our work is the question of the stakes, and the parameters for a strategy of strategic urban development for Oran, and given the low relationship between the port and the city, our goal is working to identify the parameters for a reconciliation strategy of these two entities eaten through the conversion of the port areas of the port of Oran in metropolitan urban port while drawing on foreign experience, the project will involved in the radiation of Oran and the will make a competitive Mediterranean metropolis nationally and internationally.

Keywords: Metropolis, urban environment, sustainable urban development, city-port relationship, city-port interface, conversion, radiation.

ملخص

وهران هي ثاني أكبر مدينة في الجزائر وعاصمة كبرى من البحر الأبيض المتوسط، التي تميزت بتاريخها، اقتصادها القوي، ونشاطها السياحي، اما ميناؤها فهو يعتبر محركا للتنمية.

هذه المدينة الان هي عرضة لعقبات على المستوى الوظيفي الاجتماعي، الاقتصادي، والبيئي، كما انها تعاني من عدم توطد العلاقة مع مينائها الذي يعتبر الان مكان مغلق على البيئة الحضرية. إذا كانت المدينة تطمح الى ان تصبح عاصمة مستدامة، يجب ان تفكر في التنمية الحضرية المستدامة والعمل على توطيد العلاقة بين الميناء والمدينة من اجل العثور على هويتها

في هذا السياق عملنا هو العمل على وضع استراتيجية للتنمية الاقتصادية لوهران، ونظرا للعلاقة الغير وطيدة بين الميناء والمدينة هدفنا الى وضع استراتيجية للمصالحة بين هذين الكيانين المتنافرين من خلال تحويل الميناء من تجاري الى حضاري، وذلك بالاقتباس من الخبرة الأجنبية. هذه العملية سوف تشارك في مشروع جعل وهران حاضرة البحر الأبيض المتوسط ذات طابع تنافسي على المستوى الوطني والدولي

الكلمات المفتاحية: : البيئةالحضرية ، التنميةالحضريةالمستدامة ،العلاقةمدينةالميناء .

sommaire

Remercîmets ..... **Erreur ! Signet non défini.**

Dédicace. 2

Résumé 4

Abstract.....5

sommaire 7

Figure.....10

Tableaux. 14

Introduction générale.....15

Problématique.....16

Hypothèse. 17

Objectif. 18

1. Chapitre I : Approche théorique et définition sémantique. 19

Introduction. 20

1.1Concept lié à la planification urbaine et la planification stratégique. 20

1.2 Le renouvèlement urbain : 21

1.3 Métropole et métropolisation.....22

1.4 Notion lié au développement durable. 26

1.5- Ville-Port, définition et concept. 30

1.6 Conclusion. 41

2. Chapitre II : Etude Des Instruments d'Urbanisme et Analyse Urbaine 42

Introduction. 43

2.1 Etude des instruments d'urbanisme en Algérie 43

2.2 Etude et analyse urbaine de l'Aire métropolitaine d'Oran 49

2.2.3 Etude d'infrastructure de transport et mobilité urbaine. 76

2.2.4 Etude économique. 83

2.2.5 Etude du paysage naturel et environnement. 92

La problématique générale. 97

Les hypothèses.....97
2.2.6 Les Scénarios proposés pour l'aire métropolitaine. 100
2.2.6.2 Scénario 2 retenue : une métropole densifiée prenant.....102
3. Chpitre III :Projet Urbain 108
Introduction : 109
3.1 Choix et délimitation du périmètre d'étude.....109
3.2 Analyse typomorphologique de l'aire d'étude. 110
Bref histoire sur le port d'Oran.....110
b) Etude de la forme urbaine. 113
c)Etude de la typologie des voiries.....114
d) Etude des flux.....115
e)Etude d'accessibilité et mobilité.....116
f) Etude de la typologie d'habitat et équipement.....117
h) Etude du paysage naturel.....121
i) Etude de la topographie.....122
j) Etude de style architectural. 125
L) Synthèse :.....127
La problématique spécifique. 129
3.5 Esquisse urbaine. 151
3.7 Le programme urbain. 161
3.8 Le plan d'aménagement 1/2000 163
3.9 Les coupes et les façades. 164
3.10 La projection opérationnel 1/500.....165
3.10.1 Description. 165
3.10.2 Les calculs. 165
3.10.3 Le plan d'aménagement 1/500 169
3.10.4 Les coupes et les facades.....170

3.10.5 Vue en 3D.....171
3.10.6 Approche technique.....172
3.11 Coclusion.....180
4.Conclusion général.....181
Bibliographie.....182

Figure.

Figure 1les différents typologies des villes portuaires 32
Figure 2.Situation d'Oran au niveau national. 49
Figure 3.situation d'Oran au niveau international.....50
Figure 4.Schéma d'infrastructure de la région Nord-Ouest. 51
Figure 5.Le découpage administratif de la wilaya d'Oran.. 52
Figure 6.Délimitation de l'aire urbain. 53
Figure 7.Oran durant la préhistoire. 54
Figure 8.schéma d'Oran vers 1535. 56
Figure 9.Carte schéma d'Oran 1757. 57
Figure 10.schéma d'Oran vers 1780. 58
Figure 11.Schéma de la ville d'Oran en 1831. 59
Figure 12.Schéma d'Oran en 1848 60
Figure 13.carte d'évolution de l'aire métropolitaine d'Oran 66
Figure 14.carte typologie d'habitat au niveau de l'aire urbaine d'Oran. 68
Figure 15.carte de la forme urbaine de l'aire métropolitaine d'Oran. 69
Figure 16.carte d'équipements d'envergure de la métropole. 73
Figure 17.carte d'infrastructure routier. 78
Figure 18.carte d'infrastructure par câble. 80
Figure 19.Répartition de la population de l'aire urbaine par commune. 83
Figure 20.Hôtel Le Méridien. 89
Figure 21.Hôtel Shératon.....89
Figure 22.Hôtel royal.....89
Figure 23.Hôtel IBIS. 89
Figure 24.Carte de la topographie de l'aire urbaine. 93
Figure 25.développement urbain à partir des pôles périphériques. 101
Figure 26.Scénario 2 retenue : une métropole densifiée prenant l'environnement et freinant l'étalement urbain. 106
Figure 27.carte de la délimitation de l'aire d'etude. 110
Figure 28.Carte de la forme urbaine. 113
Figure 29.Carte des voiries. 114
Figure 30.Carte des flux. 115
Figure 31.étude d'accecibilité et mobilité. 116
Figure 32.Carte des équipements de l'aire d'étude. 117

Figure 33cartede gabarie et etat de batie de l'aire d'etude. 119
Figure 34Etude du paysage naturel. 121
Figure 35coupe A-A 122
Figure 36Coupe B-B 122
Figure 37 coupe C-C 123
Figure 38Coupe D-D 123
Figure 39 Coupe E-E 123
Figure 40 les lignes des coupes 124
Figure 41 Façade maritime 125
Figure 42 façade vertical 125
Figure 43 Façade maritime 125
Figure 44 facade horizontale 125
Figure 45 carte dysfonctionnements. 128
Figure 46 carte de la délimitation de l'aire d'intervention. établie par auteur 130
Figure 47 fonction Croisière. 132
Figure 48 fonction de Plaisance. 132
Figure 49 fonction de Pêche. 132
Figure 50 fonction Fast-Ferry 132
Figure 51 Résidentiel & bureau 132
Figure 52 Hôtellerie. 132
Figure 53 Commerce & animation 132
Figure 54Culturel & évènementiel 132
Figure 55 vue sur le pôle de passagers de Tanger. 132
Figure 56 Vue sur le vieux port et le nouveau port de Tanger. 133
Figure 57 terminal fast ferry mis a niveau. 133
Figure 58 Ancien trminzl fast ferry. 133
Figure 59 La nouvelle extension pour le port de pêche. 134
Figure 60 Situation de la place Al Marsa. 134
Figure 61 vue vers la place Bab Al Marsa. 134
Figure 62 Plan de situation de la place du large. 135
Figure 63 vue vers la place du large. 135
Figure 64 Situation de la place de la Pinede. 135
Figure 65 Vue vers la place de la Pinède. 135
Figure 66 Plan de situation de la place du presqu'ile. 136

Figure 67 Vue sur la place de presqu'iles. 136
Figure 68 Plan de situation de la place de la mosquée. 136
Figure 69 Vue sur la place de la mosquée. 136
Figure 70 Situation des équipements structurant. 136
Figure 71 Plan d'aménagement du port de Tanger. 137
Figure 72 Vue a bord de quai du port du tanger. 137
Figure 73 .habitat de haut standing du port de tanger. 137
Figure 74 Plan de la localisation des de svce et de commerce au niveau du port de Tanger. 137
Figure 75 plan du tracé de la ligne téléphérique. 138
Figure 76 Vue aérienne du périmètre du Euro Med 139
Figure 77 Les ZAC d'Euro Med 1. 140
Figure 78 Vue aérienne sur ZAC de la Méditerrané 141
Figure 79 plan d'aménagement du ZACde la Méditerrané. 141
Figure 80 La gare maritime de la Major. 141
Figure 81 l'Esplanade de la Major avant réaménagement 142
Figure 82 l'esplanade de la Major après la réaménagement. 142
Figure 83 Vue sur le Mucem du J4. 142
Figure 84 vue des les activités commerciales qui s'animent au niveau du port. 143
Figure 85 Vue sur les terrasses du port. 143
Figure 86 intérieur d'un ilot du Parc habité d'arenc. 143
Figure 87 .Vue en 3d du quartier d'arenc. 143
Figure 88 La tour de Zaha Hadid. 144
Figure 89 .les bureaux de la CMA-CMG 144
Figure 90 Vue des archives et la bibliothèque départementale. 144
Figure 91 Le nouveau quartier d'affaire de la joliette,akkiant la modernité et identité portuaire. 144
Figure 92 La rue de république 144
Figure 93 Vue sur quartier de Saint Charles 145
Figure 94 .Vue sur quartier de la belle de Mai. 145
Figure 95 Vue 3d du marina de Casablanca. 146
Figure 96 Plan d'aménagement du Marina de Casablanca. 146
Figure 97 les déférents espaces 148
Figure 98 vue sur le plan d'aménagement du Nordhaven. 149

Figure 99 .le plan de réaménagement de l'espace portuaire de Nordhaven.....149
Figure 100 le plan d'extention pour le port de NordHaven 149
Figure 101 Vue sur le Silo Pads. 149
Figure 102 .Vue sur la zone d'Arhus Torv. 149
Figure 103 Vue sur l'artère d'Arhus gade. 150
Figure 104 Vue sur de Stubkaj. 150
Figure 105 esquisse urbaine. 154
Figure 106 carte infrastructure et mobilité urbaine. 156
Figure 107 carte variété des pôles. 157
Figure 108 carte dela mixité fanctionnelle. 158
Figure 109 carte de l'espace publics et séquences. 159
Figure 110 Concilier la relation ville port. 160

Tableaux.

Tableau 1.résumé les différentes phases ayant conduit à la séparation progressive de la ville et du port. 35
Tableau 2 nombre des centres culturels par commune 72
Tableau 3 potentiels de la morphologie urbain de l'aire urbain. 74
Tableau 4 problèmes de la morphologie urbain de l'aire urbain. 74
Tableau 5 problèmes de la morphologie urbain de l'aire urbain 75
Tableau 6 potentiels de l'infrastructure de l'aire urbain....81
Tableau 7 les problèmes de l'infrastructure de l'aire urbaine 81
Tableau 8 les problèmes de l'infrastructure de l'aire urbaine 82
Tableau 9 La population en 2010. 83
Tableau 10 Répartition des entreprises industrielles privées selon la branche d'activité. 85
Tableau 11 Répartition des entreprises industrielles privées selon la branche d'activité 85
Tableau 12 répartition des activités commerciales dans les communes....86
Tableau 13 Répartition des établissements de services selon la commune 87
Tableau 14 Evolution et répartition des PME Oranaise par groupe de branche....87
Tableau 15 Répartition des PME oranaises par Daïra 88
Tableau 16 potentiels de l'économie de l'aire urbain....90
Tableau 17 les problèmes de l'économie de l'aire urbaine 91
Tableau 18 variation de la température à Oran durant l'année....94
Tableau 19 La Pluviométrie à Oran durant l'année. 94
Tableau 20 potentiels de l'environnement de l'aire urbain 95
Tableau 21 les problèmes de l'environnement de l'aire urbain....95
Tableau 22 Potentialités et problèmes de l'aire d'étude....127
Tableau 23 programme surfacique. 147
Tableau 24 Le programme urbain. 162

Introduction générale

Au cours des derniers siècles, le monde a connue des mutations économiques, technologique,Sociales, qui lui a changé, ce changement a affecté le mode de vie urbain dans ses divers structures. Ses mutations ont été trop rapides pour pouvoir être contrôlées ; en outre le tissu urbain a subi de multiplestransformations que n'a cessé de s'accélérer causant une morphologie urbaine composite.

À l'aire du phénomène de la métropolisation qui prend ces racines dans la globalisation, induit des changements avec une formation d'aires urbaines discontinues, éclatées,aux limites floues. Oran en tant que métropolea connu une croissance urbaine qui s'est marquéepar une urbanisation accentuecausant une armature urbaine déséquilibrée dans tous les domaines entre l'ancien centre et les nouvelles extensions, sans une stratégie d'aménagement qui consiste à maintenir une unité urbaine bien pondérée, par une ville capable de pouvoir en services, biens et emplois sans tenantcomptede certains évolutions sociales, économiques.

Les échanges maritimes ont toujours animé l'économie, les ports sont les responsables de la naissance de très nombreuses villes et l'existence des plus grandes villes au monde, aussi la ville et le port ont longtemps constitué un système basé sur une complémentarité de leurs fonctions. Durant les années qui ont suivi la seconde guerre mondiale, cette alliance a semblé moins solide et la relation ville-port a connu des moments difficiles.

Cependant sous l'effet des mutations, les villes et les ports ont évolué rapidement, le port est trouvé dans des agglomérations urbaines qui limitent son expansion, et devient autonome, désuni de la ville.

Actuellement, les grandes métropoles portuaires vivent une période de profondestransformations dues à la dissociation de la fonction portuaire dela fonction urbaine. Le rôle que joue le port dans l'économie de la ville, et surtoutdans le fonctionnement du tissu urbain, est généralement très compliqué, qui constitueaujourd'hui la problématique essentielle des villes dont la tendance actuelle s'oriente vers la reconquête des espaces délaissés par le port..

C'est le cas de la ville d'Oran qui se trouve rattaché de son port, qui constitue comme un point d'échange et d'ouverture sur les façades méditerranées. Mais malheureusement, les grandes mutations et les logiques nationales et fonctionnelles se sont conjuguées pour faire le port enclave technique et logistiques excluant la vie urbaine, et oblige la ville de tourne le dos à son port.

Alors notre travaille s'intéresse à rendre Oran une métropole compétitive et rayonnantepar un port urbain métropolitain et qui assure une réconciliation de la ville avec son port.pour qu'on a pu arriver a ce thème nous allons suivi bien sur une démarche, tout d'abord on a fait une étude des instruments d'urbanismes Le SNAT, SRAT, et le SDAAM d'Oran, cette étape nous a permis de ressortir les orientations de chaque instrument pour la ville d'Oran, en deuxième on a passé à l'analyse de l'aire urbaine, selon cette analyse on a tiré les problèmes qui entravent le de développement de la ville ainsi ses potentiels, afin d'arriver aux scénarios d'aménagements proposés pour l'aire urbaine qui englobent les différent

projets urbains qui répondent à la problématique de la ville.La reconversion du port d'Oran en port urbain et la délocalisation du port de commerce vers la Macta est parmi notre orientation pour la ville d'Oran, maintenant pour on puisse comprendre la relation entre le port et la ville ainsi d'intervenir dans le port nous avons fait en troisième étape un choix du périmètre d'étude pour faire une analyse typo- morphologique qui a résulté une lecture des problèmes de l'aire d'étude, sespotentialités et la problématique spécifique, cela nous a permis d'esquisser un scénario d'aménagement qui comprend les différents orientation d'aménagement pour régler les problèmes qui affectent la zone d'étude, puis on a passé aux stratégies d'aménagement pour l'aire d'intervention afin de concevoir un plan d'aménagement global, en dernier on fait un zoom sur une partie de 16 ha où on a pensé à l'aménagement intérieur des ilots, l'aménagement des espace publics, le choix de végétation ,de mobilier urbain ainsi les texture pour le revêtement de sols.

Problématique.

Oran est une métropole caractérisée par une position stratégique, et dotée d'un grand potentiel humain, naturel, économique et touristique à l'échelle régional et national., aussi cette ville constitue un meilleur espace de pratique urbain puisqu'elle dispose des moyens financiers important. Oran par ses particularités est t'appelé un grand pôle d'échange économique et culturel pour l'Algérie mais aussi le bassin méditerranéen.

En vue de ses potentialités nombreuses et tirant partie de l'inscription de la ville dans le monde mondialisé actuel, il reste possible de penser une stratégie globale articulé entre des impératifs nationaux et des nécessités locales.

Cependant la ville fait face à des problèmes multiples qui entravent son développement commençant par l'étalement urbain qui cause la consommation des terrains agricoles, le non structuration des entités périphériques, la croissance anarchique qui résulte l'apparition des petites entités sous formes d'habitat illicites qui défigure l'image du paysage urbain, la dégradation du cadre bâtis, ainsi que l'absence du rapport entre l'ancien centre et les nouvelles extensions, une rupture apparente, sans oublier un potentiel naturel et historique non mis en valeur.

Ses multiples contraintes rendent une telle opération d'envergure très complexe et entravent tout projet de développement économique et humain, il est donc urgent de penser une stratégie à long terme confrontant l'avis des différents acteurs dans le développement et l'avenir de la ville.

Bien qu'elle soit méditerranéenne ,si elle aspire de devenir une métropole méditerranéenne , elle continue de tourner le dos à la mer et entretient des rapports très étroits avec son port, ce dernier occupe une grande partie de la ville mais qui reste a ce jour une enclave depar son activité que par sa morphologie spatiale qui pose une réalité de rupture et de rejet entre la ville et son port, aussi face aux nouvelles exigences du gigantisme naval et de mondialisation il devient insuffisant par sa structure.

L'enjeu est donc de penser quelles stratégies de renouvèlement urbain pour rendre Oran une métropole compétitive et attractive à l'échelle nationale et internationale, et afin de remédier à l'étalement urbain ? aussi de trouver de nouvelles stratégies de cohabitation, de nouvelles pratiques urbaines, de nouvelles structures permettant de dépasser les antagonismes de la ville-port et faire vivre ensemble la ville et le port et les transformations à imaginer pour que les deux entités restent unies, de manière profitable à tous les acteurs urbains et portuaires, mais aussi habitants et touristes.Ainsi, l'interface ville-port et les emprises portuaires constituent un réel support de réflexion où il faut imaginer que la reconquête de ces espaces sera l'occasion de recréer une polarité perdue à travers un port urbain métropolitain.

Hypothèse.

Cette problématique nous incite à émettre plusieurs hypothèses :

-Une métropole compétitive, attractive et durable ne peut se concrétiser que par une planification stratégique et par une capacité de gérer en premier lieules nombreux déséquilibres qui touchent actuellement les différentes infrastructures, et une compétence de résoudre ses problèmes d'une manière durable, par labonne gestion de la ville et très bonne exploitation des potentiels.

- la délocalisation totale des activitésindustrielles et commerciales du port d'Oran, la reconversion et le renouvèlement deces friches résultantespermettront de mener des stratégies urbainespouvant arriver à une réconciliation de la ville d'Oran avec son port, de donner une nouvelle image à la ville d'Oran d'une part et faire vivre ensemble la ville avec son port d'autre part.

- Les différents actions dans le développement du port et de la ville doivent réfléchit pour atteindre un toutcohérent et harmonieux, interdépendance entrefonctions urbaines et fonctions portuaires.

-Instauration d'une mixité sociale et fonctionnelle à l'interface ville-portfavorise une intégration sociale et symbolique du port dans la ville.

Objectif.

Notre travail s'inscrit dans une réflexion globale qui vise à exprimer les voies d'adaptation au nouveau mode de développement urbain durable. Il s'agit de penser à une réflexion sur les mécanismes qui peuvent permettre à la métropole d'Oran de mieux connaitre ces potentialités pour s'intégrer dans la dynamique de ce mode de développement. Ainsi Vu la complexité de la ville portuaire et le défis de faire réconcilier, coupler la ville avec son port de nous essayerons à travers notre travail d'atteindre les objectifs suivants :

- dresser l'état de la situation du développement à Oran.

-Emettre les réflexions nécessaires pour cerner la dégradation de l'image de la ville.

-comprendre comment homogénéiser les différentes actions afin de développer le climat favorable capable à promouvoir un développement urbain durable.

-Prouver la discordance entre le développement de la ville et du port ; à travers l'identification et la détermination des causes palpables de la rupture de la ville d'Oran de son port.

-Réfléchir d'un plan d'aménagement global pour l'aire urbaine.

-Renforcer l'articulation terre-mer.

-Ouvrir la ville vers le port.

1. ChapitreI : Approche théorique et définition sémantique.

Introduction.

La connaissance de la ville, de son fonctionnement de son urbanisation est essentielle, où chaque ville possède une logique d'organisation, Ainsi le savoir les défis qui l'affrontent pour qu'elle peut parvenir à la mondialisation et prospérer d'adopter un développement urbain durable et pour envisager l'avenir et très essentiels, en outre l'analyse de la relation ville port est inéluctable, et pour mieux comprendre comment imaginer des liens nouveaux entre la ville et le port il s'agit donc par un bref aperçu de voir quels étaient les rapports entre eux jusqu'a aujourd'hui ,de plus il est nécessaire de s'intéresser à l'évolution de ces territoires en général afin de faire un état de lieu de la ville-port.

Donc dans cette optique que ce chapitre est rédigé, il constituera un support théorique de cette recherche, ce chapitre a un intérêt à la définition des concepts, alors en premier partie nous abordera la notion de la planification urbaine et la planification stratégique, en deuxième nous approchera à la notion de métropole et la métropolisation, en troisième on s'attachera à la notion du développement durable, en quatrième on va traiter la notion du développement urbain durable et ces enjeux, et en dernier ont réservé cette partie à la notion des villes portuaires et le rapport ville port ainsi les enjeux de reconversion et la réconciliation de la ville avec son port.

1.1Concept lié à la planification urbaine et la planification stratégique.

a)Planification urbaine.

Il désigne principalement les politiques d'aménagement au niveau territorial et urbain et sous-entend l'existence d'une politique et des instruments de cette politique, le terme qui convient pour caractériser l'urbanisme bureaucratique et règlementaire, encore largement pratiqué de nos jours, fondé sur le respect de règles de droit et d'instruments règlementaires et de programmation, et qui produit une abondante documentation (plans et règlements) pour la gestion de croissance urbaine.[1]

[1] Mémoire Magister :MILOUSIbtissem, « La ville et le développement durableIdentification et définition des indicateurs de la durabilité d'une ville « -*Cas de Constantine ».p22*

b)L'attractivité :

L'attractivité abrite deux notions : l'attraction qui s'apparente à une force capable à la fois d'attirer et retenir sur place et l'attrait qui renvoie à l'idée de séduction. Ainsi, pour une ville ou un territoire, l'attractivité devient le concept mêlant :

-La capacité à drainer des flux et à fixer durablement des ressources en un lieu : ce que l'on nomme attraction effective.

-La capacité à se rendre désirable, qu'elle qu'en soit la raison : ce que l'on nomme attrait ou attraction potentielle.

c)Compétitivité :

Représente l'efficacité économique d'un territoire.un territoire a d'autant plus de chance d'être compétitif qu'il a la capacité d'attirer à lui les acteurs économiques nécessaire aux activités de production, inversement ,l'attractivité dépend de la compétitivité car les acteurs économiques se dirigent volontiers vers des places offrant le plus d'opportunités de bénéfices, donc les plus compétitive.

d)Définition de la centralité :

La centralité est la capacité d'un lieu à polariser l'espace situé dans sa zone d'influence, c'est à dire à exercer un pouvoir attracteur sur les populations et les activités. Centralité et polarité sont donc indissociables.

1.2 Le renouvèlement urbain :

Les opérations du renouvèlement urbain agissent sur le contenant pardes opérations de restructuration, réhabilitation, rénovation, requalificationphysiques et environnementales, également par des opérations touchant lecontenu par des reconversions et substitutions fonctionnelles et ou recompositionsociale.[2]

Le renouvèlement urbain concerne, une politique plus générale, englobant toutl'espace d'une ville ou d'une agglomération, dont l'objectif est de résoudre, dansune optique de développement durable, les problèmes des différents quartiers dela ville, qu'ils relèvent ou

[2]TAMANI-DJEBRA Fatiha, 2014 « Paramètres pour une Stratégie de Renouvèlement UrbainDe l'Interface Ville-Port : cas d'Alger ».Mémoire Magister,EPAU.p2

non de la crise d'une activité ou d'une fonction urbaine,ces problèmes et les dysfonctionnements des quartiers et leurs territoires à enjeuxpeuvent être définis et déterminés avec l'analyse du territoire et la connaissancede toutes ses données et ce avec l'application du diagnostic partagé, qui permetaussi la reconnaissance du système d'acteurs intervenants sur ces territoires.[3]

Le phénomène du renouvèlement urbain peut prendre ainsi des formes diffuses :transformation des immeubles, réhabilités ou remplacés après avoir été détruits.Mais il peut également prendre la forme de projets urbains de restructuration portant sur des quartiers entiers.

1.3 Métropole et métropolisation

a)Définition de la notion de métropole :

La notion de métropole qui, dans l'ère de la globalisation, caractérise le 21e siècle, est une sorte d'effet de mode. La plupart des grandes villes, cherche à l'acquérir pour rayonner à l'échelle internationale. En réalité, c'est une notion qui retrouve ses origines dans l'étymologie Gréco-latine. D'après Isabelle ROGER, le mot métropole est d'origine grecque, il est composé du mot mêtêr qui signifie mère et de polis, ville. L'étymologie permet de distinguer quelques caractéristiques générales de cette ville. Elle détient un rôle de direction, de mère au sein d'un territoire qui l'entoure. La métropole est la capitale d'une région, territoire dont elle se nourrit et qu'elle fait en même temps vivre. Elle est le lieu de centralité, le pôle où converge des liens et des relations avec d'autres pôles.[4]

a. Les défis des métropoles

Selon Camagni et Gibelli1[5], les métropoles sont confrontées à trois défis majeurs :

-Le défi de globalisation : est principalement d'ordre économique. Il est lié auxprocessus d'intégration des marchés internationaux de biens, de services et decapitaux. Cette globalisation s'appuie sur des accords de coopération et d'alliancesstratégiques entre firmes comme le développement de réseaux d'entreprises.

-Le défi de durabilité : d'ordre environnemental qui se traduit par l'impératif d'undéveloppement soutenable, imposant une gestion prudente des ressources naturelles afin de ne pas compromette le patrimoine des générations futures, cetobjectif est parfois contradictoire du précédent.

[3]idem

[4]:Ouassim AghilesAmiroun2013 « la multi modalité aéroportuaire comme vecteur de métropolisation et de rayonnement métropolitaine »,Mémoire de magister EPAU. .P19

-Le défi de la cohésion : est en lien avec le domaine politique et institutionnel. Cetterecherche de cohésion implique :**La gouvernance** : Elle consiste, pour des acteurs publics, à jouer un rôle demédiateurs entre les forces du marché, parfois destructrices, la poursuite desintérêts collectifs et la sauvegarde du patrimoine naturel.

L'intégration sociale. La grande métropole est-elle un facteur de cohésionsociale ? Nous pouvons en douter au vu des multiples phénomènesd'exclusion, de ségrégation et de marginalités urbaines que suscite la crisedes banlieues. Pourtant, la grande ville pourrait, sous certaines conditionsjouer un rôle d'intégration à l'égard des classes sociales défavorisées : parl'école publique et la mixité sociale qu'elle réalise, par la prévention de lacriminalité, la lutte contre la drogue et surtout par la régression du chômagedans les quartiers défavorisés.

La reconnaissance de la diversité culturelle. Le style des métropoles dans lemonde est très varié suivant la diversité socioculturelle et l'intégration sociale.Il existe vraisemblablement des variantes continentales, voire nationales desmétropoles et du phénomène de métropolisation.

b)Classification des métropoles.

L'inscription d'une ville en tant que métropole est mesurée par sa capacité à développer desfonctions métropolitaines.

On peut considérer qu'il n'y a pas un seul type de métropole, maiscomme le décrivent Claude Lacour et Sylvette Puissant, plusieurs niveaux de diffusiondes dynamiques métropolitaines font émerger des métropoles à différentes échelles. Ainsid'une manière hiérarchique, on recense :[6]

-Tout d'abord, **les métropoles de rang national**, terme qu'on préfèrera à celui demétropoles-régionales utilisé par Claude Lacour et Sylvette Puissant. Ici, les villes sontmarquées par la présence forte d'au moins une fonction métropolitaine. Nouspouvons reprendre l'exemple de Toulouse et sa spécialisation en aéronautique : "La ville deToulouse avec son activité aéronautique rayonne bien au-delà de la région Midi-Pyrénées etc'est pour cela qu'on qualifie la ville de métropole de rang national".[7]

Selon Isabelle ROGER, le sens originel des métropoles régionales retrace leur fonctioninitiale et primordiale. Durant le XIXe Siècle et au début du XXe, de nouvelles "vocations"sont venues étoffer ces métropoles, ce qui leur a permis de dominer les autres petites

[6]Ouassim AghilesAmiroun2013 « la multi modalité aéroportuaire comme vecteur de métropolisation et de rayonnement métropolitaine »,Mémoire de magister EPAU. .P23

[7]C, LACOUR. (1999), Méthodologie de recherche et théorisation des villes, in "La Métropolisation, Croissance, Diversité, Fractures", Paris, Anthropos.

etmoyennes villes de leur région. Les activités culturelles de tout ordre et les services offerts àla personne (dans le domaine de la santé, de l'enseignement, du commerce) et les servicesaux entreprises (banques, conseils juridiques, publicité…) s'y sont développés. En réalité,l'étalement le plus caractéristique de leur expansion et leur croissance démographique.[8]

-En dernier lieu, en haut de l'échelle urbaine figurent **les métropoles internationales**ou villes mondiales qui apparaissent comme des « métropoles-capitales». Ces métropoles mondialessont « liées à l'internationalisation économique et marquée par la globalisation ».

La métropole internationale est une ville qui possède des fonctions très diversifiées et uneinfluence supranationale. Ces métropoles ont une forte emprise politique et surtoutéconomique avec des places financières internationales et des sièges d'entreprisesmultinationales.[9]

c) Métropolisation et Processus de métropolisation

-Définition de la notion de "Métropolisation"

La communauté scientifique internationale est relativement unanime pour considérer lamétropolisation comme "un ensemble de processus dynamiques qui transforment une villeen métropole. C'est tout à la fois un moment de la croissance urbaine et une phase dudéveloppement urbain". La métropolisation est un processus qui "transforme lesmétropoles existantes en unités de nature différentes". Elle "s'inscrit à toutes les échellesd'un territoire : elle combine les logiques régionales, nationales et internationales".

Selon Claude LACOUR , « La métropolisation est un processus qui produit et valorisel'accumulation, la concentration, l'interaction, la polarisation d'externalités perçues demanière positive. La métropolisation est aussi un processus qui intensifie les intégrationsfonctionnelles sur des aires de plus en plus larges et qui, en même temps, accentue lescoupures, les fractures sociales et culturelles au sein d'un ensemble urbain. Elle procure unereconnaissance perçue efficacement d'un point de vue international. Elle accentue lesconcurrences. Elle est destructrice des identités historiques, géographiques, patrimoniales etPaysagères, mais elle impose de les réinvestir et de les réactualiser pour assurer unedifférenciation plus marquée encore».[10]

[8]Ouassim AghilesAmiroun2013 « la multi modalité aéroportuaire comme vecteur de métropolisation et de rayonnement métropolitaine »,Mémoire de magister EPAU. .P23

[9]Ouassim AghilesAmiroun2013 « la multi modalité aéroportuaire comme vecteur de métropolisation et de rayonnement métropolitaine »,Mémoire de magister EPAU.P24

[10]Ouassim AghilesAmiroun2013 « la multi modalité aéroportuaire comme vecteur de métropolisation et de rayonnement métropolitaine »,Mémoire de magister EPAU. P27

d)Variation autour du mot métropole

-La région métropolitaine :

Elle concerne la zone la plus vaste. Cette notion est apparue depuis peu dans lesdélimitations car elle a émergé grâce au développement de moyens de transport rapides.Cette zone peut s'étendre sur deux ou même trois dizaines de milliers de km².[11]

-L'aire métropolitaine :

L'aire métropolitaine se situe à une échelle inférieure à la précédente et englobe à la foisl'agglomération et la zone urbanisée. Elle peut s'étendre jusqu'à plusieurs dizaines dekilomètres du centre de la ville.

e)Les fonctions métropolitaines

La notion de fonction métropolitaine a pour objectif de mettre en relief les fonctionscaractéristiques des plus grandes villes et d'illustrer leur rayonnement. Selon Jean-ClaudeBury[12]on peut recenser onze fonctions métropolitaines que l'on peut classer selon troiscritères, un critère directionnel, un critère de logistique et un critère identitaire.

-Le critère directionnel regroupe les fonctions de :

- banque et assurance,
- commerce,
- gestion,
- fonction commerciale,
- informatique,
- services aux entreprises,
- information,
- recherche,
- télécommunications.

-Le deuxième critère logistique :

Regroupe une seule fonction, celle des transports qui va fairede la métropole un nœud majeur. Cette fonction fait de la métropole un pôle qui vaconcentrer et émettre des flux de toute nature. La métropole devra alors combiner unegrande accessibilité par la présence d'infrastructures de transports rapides comme lesautoroutes, les lignes ferroviaires à grande

[12]Bury, J. –C. (2003). Métropoles et structuration des territoires. Paris, Conseil Economique et Social,DATAR : 262 p.

vitesse, les aéroports et par l'existenced'infrastructures de transport de marchandises comme les ports.[13]

-Le critère identitaire :

Le dernier critère est celui qui relève de l'identité : la fonction principale est la culture. Cettefonction s'exprime par l'activité évènementielle grâce à des foires internationales, salons etcongrès, mais elle intègre aussi l'architecture ou encore les musées…. Ce dernier critèretient compte aussi de la présence d'universités et de grandes écoles. Le critère identitairesouligne les avantages culturels, patrimoniaux et enfin environnementaux de la métropole.

1.4 Notion lié au développement durable.

1.4.1 -Définition du développement durable :

La commission Brundtland (1987) défini «le développement durable comme étant un développement qui satisfait les besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité des générations futures à réaliser leurs propres besoins ».[14]

Le développement durable pose la nécessité de maintenir et d'améliorer la qualité de l'environnement naturel, d'assurer la pérennité des ressources, de réduire les différences de niveau de vie des populations du monde, de favoriser l'autosuffisance des communautés et de permettre le transfert des connaissances ou richesses aux générations futures.

Le développement durable est en fait une recherche d'un équilibre et d'une conciliation entre le souci écologique, social, économique, domaines qui tendent à s'écarter les uns des autres.

1.4.2 -Définition d'une ville durable.[15]

C'est une ville capable de se maintenir dans le temps, de garder une identité, un sens collectif, un dynamisme à long terme. Pour se projeter dans l'avenir, la ville a besoin de tout son passé, d'une distance critique par rapport au présent, de sa mémoire, de son patrimoine, de sa diversité culturelle intrinsèque et de projets multidimensionnels.

[13]Ouassim AghilesAmiroun2013 « la multi modalité aéroportuaire comme vecteur de métropolisation et de rayonnement métropolitaine »,Mémoire de magister EPAU. P31

[14] www.agora21.org

[15]EMELIANOFF, Cyria, "La ville durable, un modèle émergeant" (Porto, Strasbourg, Gdansk) a soutenu en1999 une thèse de troisième cycle de géographie à l'université d'Orléans, in villes et développement durable desexpériences à échanger

La ville durable doit pouvoir offrir une qualité de vie en tous lieux et des différentiels moins forts entre les cadres de vie. Cette exigence appelle une mixité sociale et fonctionnelle, ou des stratégies pour favoriser l'expression de nouvelles proximités : commerces et services de proximité, nature et loisirs de proximité, démocratie de proximité, proximités aussi entre les différentes cultures de la ville, entre les groupes sociaux, entre les générations.

1.4.3- La notion de l'urbanisme durable :

Aussi l'urbanisme durable est une nouvelle façon d'appréhender le rapport de l'urbain à la nature. Il se veut ainsi plus respectueux de l'environnement en utilisant nouveaux matériaux, de nouvelles méthodes de constructions et de nouveaux modes de déplacements.[16]

1 .4.4 - La Définition d'un projet d'urbanisme durable :

Le projet urbain comme peut se définir comme « une démarche d'initiative publique qui a pour objet de définir un cadre et une stratégie d'action en vue d'induire des dynamiques urbaines (ou un processus de mutation urbaine) en prenant en compte les logiques des agents et les jeux d'acteurs et en articulant les différents registres d'action aux différentes échelles inférant sur ses conditions de concrétisation ».[17]

1.4.5 - Le développement urbain :

Le développement urbain c'est la transformation de la structure urbaine, viseL'améliorationdes conditions de vie des habitants en milieu urbain.[18]

1.4.6 - La notion du développement urbain durable :

a- Définition :

La notion de développement durable est transportable à la ville, car le développement urbain durable est la solution pour ses problèmes ainsi la ville depuis plusieurs décennies a subi d'importantes mutations :

-Une Concentration de populations de plus en plus importantes en milieu urbain, et urbanisation accélérée des grandes villes.

[16]Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin, L'urbanisme durable, 2 Edition moniteur, Paris, 2009 ; Page 19

[17]Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin, L'urbanisme durable, 2 Edition moniteur, Paris, 2009 ; Page60

[18]MILOUS Ibtissem.2006 « La ville et le développement durable Identification et définition des indicateurs de la durabilité d'une ville « -Cas de Constantine ».P41

-Une mutation dans le rôle de la ville : elle devient le lieu primordial de la production et concentre aujourd'hui plus de pouvoir politique et économique.

La nature de cette croissance urbaine démesurée et de ces bouleversements politico-économiques provoquent un certain nombre de tensions au sein de l'espace urbain : impact sur l'environnement dû à la concentration urbaine notamment les problèmes aigus de consommation des ressources rares (eau, énergie, sol) et la production de nuisances (pollution de l'air, déchets, bruits); impact social et économique sur les populations tels que l'inégalité sociale, l'exclusion (Quartiers périphériques marginalisés).Donc La ville n'arrive plus à assurer son rôle de lieu de cohésion sociale et elles doivent trouver des réponses aux défis environnementaux , sociaux et économiques auxquelles font face à ce titre , aussi doivent être un terrain privilégié pour l'application des principes du développement durable.[19]

b- Les objectifs du développement urbain durable :[20]

-L'accessibilité pour tous aux avantages de la ville : Le D.U.D dans son optique d'équité sociale tend à réduire le sentiment d'exclusion de certaines populations défavorisées ou habitants de zones marginalisées.

L'un des droits les plus élémentaires auquel aspire le D.U.D est l'accès au logement.

Le D.U.D préconise de réhabiliter la diversité des activités et la mixité desusages du sol. Il s'agira d'une répartition rationnelle des équipements et de leur diversification àtravers le territoire de la ville et son aire d'influence.

-Assurer la santé dans la ville :

Parmi les principaux fondements du D.U.D, on retrouve l'amélioration de l'environnement matériel et social dans lequel vivent les gens.

L'environnement urbain doit être favorable à la bonne santé de tous les habitants. Ce principe passe par la gestion des déchets, le contrôle et la production de la pollution de l'air, de l'eau, du sol, et de la pollution sonore, l'élimination complète des déchets dangereux et la limitation de leur production

-Valoriser le patrimoine

Le patrimoine peut inclure des éléments naturels liés au site et à la topographie ou au climat aussi bien que des éléments construits et façonnés par l'être humain et qui sont le produit de ses valeurs artistiques et culturelles.

[19]MILOUS Ibtissem.2006 « La ville et le développement durable Identification et définition des indicateurs de la durabilité d'une ville « -Cas de Constantine ».P46

[20]MILOUS Ibtissem.2006 « La ville et le développement durable Identification et définition des indicateurs de la durabilité d'une ville « -Cas de Constantine ».P46

Considéré comme nécessaire pour assurer l'identité et la mémoire de la ville, le patrimoine a pour potentiel de transmettre aux générations futures un système de référence culturelle, d'inscrire l'évolution de la ville dans la continuité par la valorisation d'un héritage commun. Le patrimoine constitue un facteur de stabilité sociale, un signe de reconnaissance et d'appartenance à un territoire.

-Assurer le développement économique de la ville

Les villes doivent être considérées comme vecteur du développement économique, c'est à dire comme structure économique de production, de distribution, d'échange et de communication : le développement économique des villes est essentiel surtout s'il peut contribuer à améliorer le niveau de vie des habitants.

Les pouvoirs publics doivent soutenir et stimuler la création d'emplois notamment en faveur des jeunes à la recherche d'un premier emploi, d'aider les entreprises en créant dans les villes les conditions favorables au développement économique. Ceci dépend d'une infrastructure adéquate permettant et favorisant cette croissance : transport, télécommunication, services publics, équipements sociaux et collectifs.

-Veiller à une gestion économique et rationnelle des ressources :

Les ressources naturelles (eau, air, énergie, sol) remplissent des fonctions vitales, mais ces ressources sont difficilement voire même non renouvelables.

Le développement durable préconise le changement et le remplacement des modes de production et de consommation non viables. Cela nécessitera l'utilisation des énergies propres, la réduction de la production des déchets en favorisant leur utilisation en tant que ressource.

c- Les outils et moyens du développement urbain durable[21]

Les objectifs du D.U.D, pour être atteints, nécessitent la mise au point d'instruments composites et combinés. Ces instruments permettront aux collectivités locales à orienter etévaluer le développement de leur ville et leur territoire vers la durabilité. Parmi ces moyens, on retrouve :

-La cohésion entre les différentes échelles du territoire :

Le principe de développement durable renvoie à une démarche locale pour une action globale (penser globalement, agir localement).

Il s'agit de prendre en compte toutes les relations existantes entre les systèmes ou entre les éléments d'un système qu'il s'agisse d'une ville, d'une collectivité locale, administration

[21]MILOUS Ibtissem.2006 « La ville et le développement durable Identification et définition des indicateurs de la durabilité d'une ville « -Cas de Constantine ».P55

régionale, d'un écosystème ou de la biosphère, ceci pour comprendre le fonctionnement du système et donc agir sur lui.

-L'organisation du partenariat

Pour mieux asseoir la politique d'aménagement durable, il est indispensable que le programme d'action élaboré soit le résultat d'un accord entre les différents partenaires : collectivités locales, promoteurs, opérateurs des services publics (transport, eau, électricité, télécommunication), société civile, mouvements associatifs, syndicats, etc. La mobilisation active de ces partenaires est la garantie de l'efficacité des politiques à mener.

-L'articulation entre le court et le long terme.

Il s'agit de prendre des mesures à effet immédiat mais aussi de déterminer des interventions à plus long terme. c'est à dire éviter d'inscrire et de penser l'action uniquement à échéance de quatre ou cinq ans mais d'élaborer une stratégie qui anticipe les évolutions auxquelles peuvent conduire les politiques et garantir l'adéquation entre cette stratégie et les actions de court terme.

-Des observatoires de connaissance, de suivi et d'évaluation.

Une connaissance détaillée des spécificités des territoires est préalable à toute prospective d'aménagement. Cette connaissance sera organisée par des observatoires qui auront pour tache de revoler la complexité et la dynamique des territoires et leurs interactions.

-La citoyenneté

Le développement durable repose sur la mobilisation et la participation de tous les acteurs de la société civile au processus de décision. La satisfaction des besoins matériels, sociaux et affectifs ne peut être assurée et garantie sans un dialogue ouvert entre les gestionnaires publics et les citoyens.

Ce principe de citoyenneté repose également sur une responsabilisation des populations dans l'exercice de leurs droits mais aussi de leurs devoirs. Cette citoyenneté devra s'acquérir par la formation, des actions de sensibilisation du public aux problèmes de la ville.

1.5- Ville-Port, définition et concept.

1.5.1- Définition du port.

Les ports se définissent comme des points de contact ou espaces d'interface et de liaison entre deux sphères de transport, soit les sphères terrestre et maritime.

Le port étant un équipement structurant, constitue un outil incomparable en matière d'aménagement du territoire et contribue souvent, d'une manière décisive au décollage économique des régions qu'il dessert.

Le terme de port renvoie à celui de porte. En ce sens, l'infrastructure portuaire estun passage entre la terre et la mer, une entrée et une issue permettant lacirculation des hommes, des marchandises et des matériels. Elle assure lasuccession entre différents modes de transport, maritime, fluvial et terrestre. Elleconstitue un centre névralgique ; Mais c'est aussi un havre, c'est-à-dire un abripour des navires.

1.5.2- Définition du port urbain.

Un port urbain est un lieu marqué pars ces divers dimensions urbain (culture, loisir, résidence, service, commerce…) et portuaire (croisière, plaisance) ainsi ces espaces public d'une vrai qualité paysagère, qui favorise une mixité fonctionnelle, et assure l'intégration de la ville avec son port.

1.5.3- Définition de la ville portuaire.[22]

Selon C.Ducruet, l'absence d'une définition consensuelle de la ville portuaire, estdéjà posée par les historiens anglo-saxons des choses de la mer qui ont bienrappelé ; que lorsque l'on évoque la ville portuaire, on se heurte à sa diversité etl'on tombe soit dans l'ornière des villes soit dans celle des ports et du monde maritime, perdant de vue ce qui fait la spécificité de l'objet même par rapport àceux dont il se distingue : les ports sans ville, les villes sans port.

Et selon André Vigarié, au sein de la ville portuaire se trouve le triptyque quiassocie l'avant-pays (éventail des connections maritimes), l'arrière-pays (aire declientèle et de desserte terrestre) et le port qui fait la jonction entre les deux : c'estle triangle magiquequi suppose d'efficaces interfaces entre les susdits espacesmais aussi avec la ville. L'avant-pays marin ferait ainsi la spécificité des villesportuaires par rapport aux autres villes.

La ville portuaire a été classée en fonction de divers critères : sa taille, sesorientations dominantes en termes d'emplois, son rayonnement et l'imbricationdes échelles.

La figure proposée par C. Ducruet permet de synthétiser les différentestypologies des villes portuaires. Selon le même auteur, les deux grandesorientations des villes portuaires (fonction urbaine, fonction portuaire) secombinent de façon variable, chacune pouvant être interprétée en termesd'emplois, de Consommation d'espace, d'importance économique.

Aussi, selon le même auteur l'avantage est de permettre une lecture à la fois entermes relatifs (spécialisation) et absolus (taille). On obtient tout d'abord deuxgradients symbolisés par les diagonales. La première, du village côtier à lamétropole portuaire, symbolise un gradient de

[22]TAMANI-DJEBRA Fatiha, 2014 « Paramètres pour une Stratégie de Renouvèlement UrbainDe l'Interface Ville-Port : cas d'Alger ».Mémoire Magister,EPAU.p17

la hiérarchie combinatoire desfonctions urbaine et portuaire, les deux étant à chaque palier respectivementéquilibrées dans leurs poids économiques et leurs emprises spatiales.

La seconde, du hub à la ville globale, montre une opposition de fond entre ladomination des fonctions de nœud et celle des autres fonctions (industrie,tertiaire). Les autres configurations (port régional, port urbain, d'hinterland et métropole maritime) correspondent à des variantes où, à chaque fois, le poidsrespectif des fonctions est déséquilibré.

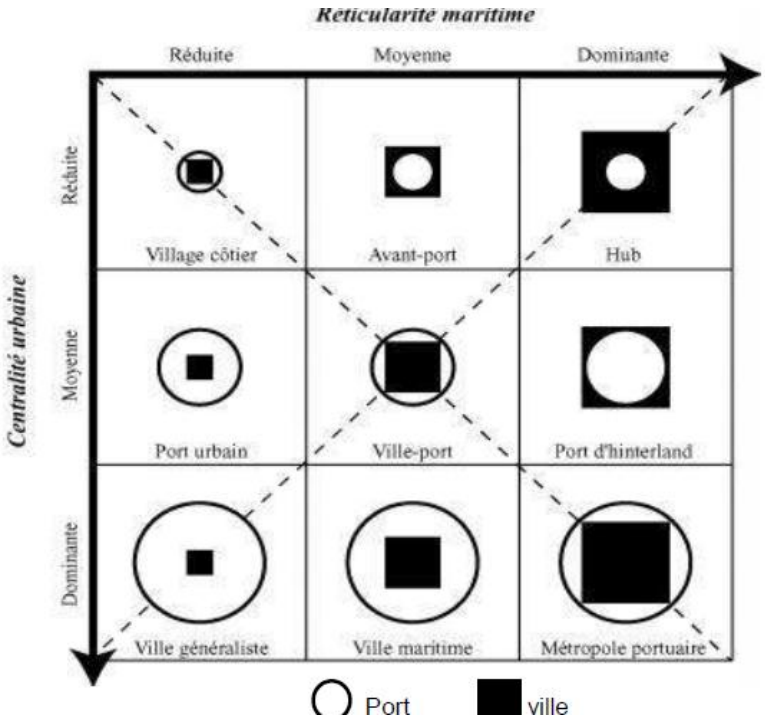


Figure1.les différents typologies des villes portuaires .

1.5.4 Ville portuaire et friches industrielles : systèmes de fonctionnement et modèles de reconversion

a Principales composantes du système « ville-port »

Si le port peut être défini comme un abri naturel ou artificiel pour les navires aménagé pour l'embarquement/débarquement de fret ou de passagers, son rapport à la ville est générateur d'espaces qui ne sont pas aussi facilement définissables.

En effet, l'une des principales répercutions de l'évolution du système ville-port précédemment décrite est la genèse d'espaces non contrôlés et indésirables que l'on peut appeler des friches portuaires. Il s'agit de territoires qui symbolisent l'histoire et la vocation

portuaire initiale. Il s'agit entre autres d'anciens équipement tels que des entrepôts et édifices destinés au stockage, des installations militaires, des grues ou ponts transbordeurs, des grues maritimes, des hébergements du personnel naviguant etc…. Il s'agit aujourd'hui d'espaces dont le réaménagement lent et complexe est le symbole de la reconquête de territoires stratégiques et symbolique pour de nombreux acteurs portuaires et urbains (collectivités locales promoteurs, aménageurs).[23]

b Matérialisation du système « ville-port » et interactions.

-L'interface ville-port se matérialise par une très importante consommation d'espace généralement linéaire sur la zone d'interface entre ville et eau. Ces espaces ainsi formés par l'extension successive constituent un amoncellement d'entreprises utilitaires ou d'espaces de stockages pouvant parfois couvrir des centaines ou des milliers d'hectares.

-Le système ville-port était basé fonctionnellement sur une série d'activités spécifiques dont l'impact est le plus souvent lisible sur cet espace interface. On trouvera parmi elles la navigation et activités directement associées à celles-ci, la manutention, redistribution par voie routière ferré ou fluviale, les activités manufacturières et de traitement des produits importé ou destinées à alimenter l'exportation. Aussi, le transport de passager la pêche ou les activités tertiaires spécialisées (sièges d'entreprises), d'import-export sont autant d'activités occupant cet espace d'interface.

-Cependant l'évolution précédemment décrite et ayant conduit à une rupture du système global, nécessite de revoir cette matérialisation du système vile-port.

-En outre, conscientes du fait la complémentarité dans domaines fonctionnels spatiaux et la gestion de l'interface ville –port, les villes se mobilisent pour relier le cœur à son poumon portuaire en mettant en œuvre des reconversions qui est pour la plupart tentent de mettre en place une réintégration urbaine de cette zone d'interface comme pour annuler la coupure entre la ville et son port, entre la terre et l'eau.

1.5.5 Le clivage ville/port.[24]

L'histoire contemporaine des mutations des villes-ports peut se comprendre àpartir de la révolution industrielle, Avec l'âge industriel et l'arrivée de la machineà vapeur, puis du

[23]Ghoumarighali et Rhmaritlemcani Ali « Reconquête du port de Casablancade la fracture à la réconciliation ».Mémoire de PFE Master2 ,Ecole nationale supérieure d'architecture deParis.P24

[24]TAMANI-DJEBRA Fatiha, 2014 « Paramètres pour une Stratégie de Renouvèlement UrbainDe l'Interface Ville-Port : cas d'Alger ».Mémoire Magister,EPAU.P20

chemin de fer apparaissent les premiers changements desrapports entre ville et port.Le port primitif était entièrement intégré dans la cité marchande et son activité pourtant limitée à l'époque aux échanges de marchandises, lui conférait un rôle essentiel, celui d'être le pivot de toute la dynamique urbaine qui se déclenche aussitôt qu'un port est en fonctionnement.

Depuis la moitié du XXèmesiècle, les rapports entre ville et port ont changé, en effet, d'une part sous l'effet du gigantisme naval et de l'étroitesse des sites danslesquels sont abrités les ports, leur maintien dans la ville devient de plus en plus problématique et d'autre part, la ville de son côté ne cesse de se développer et deredéfinir ses espaces en appréhendant de nouvelles pratiques urbaines,notamment le rapprochement de la mer. L'unité des deux entités – ville et port- n'adonc pu perdurer dans le temps.

Selon les mêmes auteurs, C.Chaline, R.Malta et M.Colin ; les causes de cephénomène de grande ampleur sont bien connues : recherche d'une accessibilité et d'une productivité maximale par les opérateurs du transport et de la logistique,la création de grandes voies de desserte et de chemin de fer d'un côté, stratégiesurbaines de croissance tertiaire et industrielle de l'autre.Ce découplement est en effet provoqué par la mondialisation des échanges quinécessite un accroissement de la capacité des navires et de nouvelles techniquesde traitement de la marchandise : mécanisation, unification des charges,conteneurisation.

Ces situations ont engendré une véritable coupure tant visuelle que psychologiqueentre la ville et le port. Un des cas de figure les plus répandu s'illustre dans le casdes Docklands en Angleterre par la coupure quasi-totale de la ville avec la mer parla présence d'installations gigantesques portuaires oula ville avec la mer parla présence d'installations gigantesques portuaires ou urbaines (entreprises,docks ou entrepôts de stockage parfois à plusieurs niveaux).

Claude Chaline a résumé les différentes phases ayant conduit à la séparationprogressive de la ville et du port, et les progrès technologiques réalisés durant les deux siècles d'industrialisation et leurs effets sur la dynamique de la ville port,comme indiqués dans le tableau ci-dessous.

Phasage	**Relation ville/port**	**Déterminants technologiques**
Phase I Pré industrielle Avant le XIXème	Ville et port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	Navigation à voile, navires en bois
Phase II Industrielle XIXème et début XXème siècle	Ville et port sont juxtaposés Très forte spécialisation de l‟espace portuaire coupure totale entre ville et eau	Navire en métal combustible : charbon machine à vapeur chemin de fer
Phase III Post industrielle A (années 1970- 1980)	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires Désurbanisation, formation de friches, expériences de reconversion séparation du port et de la ville	Gigantisme des navires combustible pétrolier transport routier
Phase IV Post industrielle B (années 1990-2000)	Esquisses de réurbanisation mutation fonctionnelle généralisée des waterfronts	Economie de l‟information et de la communication Temps libre Culturel

Tableau 1.résumé les différentes phases ayant conduit à la séparation progressive de la ville et du port.

Avec la révolution des transports maritimes et la quête de grands espaces et avecle développement du phénomène global d'aménagement de zones industriellesportuaires, et pour des raisons foncières les ports subissent des délocalisations, qui se présentent sous deux formes :

Délocalisation totale d'où naissance d'importantes friches portuaires : engendrant des opérations de récupération par l'urbain avec de nouvellesaffectations aux lieux et aux bâtiments.

Délocalisation partielle seules les activités non polluantes ni nuisibles à l'environnement urbain sont préservées au port primitif : avec lamodernisation des sites portuaires traditionnels. Les activités industrielleset à cause du gigantisme naval disparaissent des anciens ports.

1.5.6 La réconciliation entre la ville et le port.

La question des relations ville-port est devenue un enjeu majeur dans le monde, tant en termes politiques qu'économiques ; Le mouvement de la géographie desvilles-ports a véritablement pris son essor à cette époque, marquée par les frichesportuaires, sur le water front et par la dégradation de la zone de liaison entre laville et le port, c'est-à-dire l'interfaceville/port.[25]

Les villes portuaires ont en commun le devoir gérer des croissances urbaineset portuaires sur des territoires contraints autant par leurs héritages historiquesque par leurs ambitions de développements ; la relation entre ville et port impliqueconciliation, concertation, voire confrontation pour faire converger des destinéespas nécessairement toujours compatibles dans le temps et dans l'espace.

En effet, toutes les réflexions et études qui se mènent aujourd'hui au cœur denombreuses politiques contemporaines de réaménagement, les relations ville-portsont devenues un élément incontournable de l'urbanisme malgré leur complexité.Cette même question de réconciliation entre la ville et son port ressort dans lesprojets de recompositions

[25]La notion d"interface pouvant être définie comme «l"aire de contact et d"échanges entre deux systèmes» (Emmanuel BOUBECHA, Ville et Port, mutation et recomposition).

des centres villes, portant en elle de nombreux enjeux identitaires, touristiques et économiques.

La prise de conscience de la nécessite de rapprocher les fonctions urbaines de laville des fonctions portuaires mène aux opérations de renouvellement urbain descentres villes, la valorisation des façades maritimes, la protection del'environnement naturel et culturel, et la gouvernance urbaine, ces opérationsconstituent les ingrédients d'un nouvel urbanisme des villes portuaires.

Les friches portuaires forment donc des espaces de couture entre le port et la ville et offre un immense potentiel pour les villes, notamment en termes derevalorisation de l'image, d'un accroissement économique et d'une recompositiond'un espace en accord avec le contexte socio-économique. La présence de l'eau,représente aussi un potentiel intéressant car elle induit des espaces hautementvalorisables dans une logique contemporaine des forces du marché, avec deseffets de plus-values évidentes sur le prix des terrains bordant l'eau.

Plusieurs villes portuaires ont décidé d'élaborer un tableau de bord des différentesactions à mener pour l'ouverture de la ville sur la mer et la reconquête de lafaçade maritime. Le cas de Gênes se prête assez bien à une exploration sur lecaractère multidimensionnel des thématiques du développement durable et desimpacts de la globalisation.

1.5.7 Ville et port, nouvelles relations spatiales et fonctionnelles.[26]

Afin de poursuivre l'analyse des rapports entre ville et port, il est nécessaire deconnaître et comprendre les opérations de renouvellement des espaces portuairesdélaissés.

Aujourd'hui, la conjoncture mondiale offre l'occasion de formuler d'ambitieuxprojets pour effacer les vides laissés par la disparition de l'industrie lourde et desactivités traditionnelles.

Générations et stratégies de renouvellement des sites urbano-portuaires.

Après plus de trois décennies d'expérience internationale en matière dereconversion des sites urbano-portuaires, selon Claude.Chaline, Rodrigue-Malta, plusieurs générations d'opérations ont été distinguées.

<u>La première génération : la reconquête d'une centralité perdue (Année 1970)</u>

[26]TAMANI-DJEBRA Fatiha, 2014 « Paramètres pour une Stratégie de Renouvèlement UrbainDe l'Interface Ville-Port : cas d'Alger ».Mémoire Magister,EPAU.P26

Dès les années 1950, les grandes villes portuaires des Etats-Unis (Boston,Baltimore, San Francisco,...) initient un mouvement de recomposition des anciensespaces portuaires en milieu urbain, ce mouvement est illustré par les opérations d''Inner Renouvellements Urbains Harbor à Baltimore ou d'Union Wharf àBoston au cours des années 1970et regroupe des interventions dont la finalitévise essentiellement à reconquérir une centralité perdue.

À partir de la reconversion physique et fonctionnelle des emprises des ports anciens, il s'agit de lutter contre la désertification et la dégradation du cœur desvilles en les dotant de fonctions urbaines exceptionnelles : équipements culturelset récréatifs complétés par une infrastructure d'accueil, haut de gamme pour le tourisme d'affaires.

Le caractère attractif de cette frange maritime (water front) est utilisé pour établirune valorisation foncière et attirer des programmes immobiliers plus ou moinsprestigieux tirant parti d'une implantation au bord de l'eau : tertiaire de bureaux,commerces, activités touristiques, habitat haut de gamme.

A travers cettereconversion et cette ouverture sur l'eau, l'objectif est de redynamiser les centresvilles,de rehausser l'image de marque de la cité et d'offrir des activitéssusceptibles d'attirer de nouveaux flux.

La deuxième génération, la requalification physique de vastes Territoires (fin 1980).

L'opération des Docklands de Londres, initiée à la fin des années 1980, est représentative d'une seconde génération de water fronts où les objectifs poursuivisconcerneront tout autant la requalification physique de vastes territoires que lareconversion de la base économique locale et la consolidation de la place desvilles portuaires sur la scène internationale.

A Londres, les quelque 2000 Ha de friches portuaires au cœur de la ville sontalors considérés comme une véritable opportunité foncière pour ledéveloppement de grandes opérations d'immeubles de bureaux,la création de zones d'entreprises dotées de nombreux avantages fiscaux et lacréation d'un nouveau parc de logements haut de gamme.

Cette expérience qui repose largement sur le dynamisme du marché immobilier,devient ainsi, pour un tempsune référence majeure pour les autres villesportuaires européennes. En Italie, les premières interventions sur les espacesindustrialo-portuaires concerneront la construction de quartiers d'affaires

commel'illustrent le centre directionnel de San Begnino à Gênes et le centre directionnelde Napoli.

La troisième génération : le renforcement des qualifications de la ville.

Les stratégies de la recomposition urbaine en Europe du Nord se centrent sur desproblématiques de développement de l'ensemble de la ville, elles jouent d'abordsur l'intégration économique et urbaine et affirment leurs spécificités de villes.Anvers, Hambourg ou Rotterdam ont des stratégies de renforcement desqualifications de la ville : la liaison des activités modernes immatérielles de la villeavec les activités matérielles et commerçantes du port passe par un rapportrenforcé entre ville et port.

Le Patrimoine et la culture portuaires sont considérés comme des facteurs deproduction participant au positionnement de la place portuaire, l'urbain etl'économique vont de pair, dans une tension permanente, mais dans l'affirmationd'une communauté territoriale.

Dans ce cas, il ne s'agit plus seulement de recomposer un espace délaissé, maisde redynamiser une interface et de redéfinir au sein de la ville portuaire lesrelations entre la ville et son port.

Les opérations de reconversion s'y caractérisent donc par leur taille, contenueet des objectifs visant moins la production d'une nouvelle pièce urbaine unitaire que la recherche d'une nouvelle articulation entre l'espace portuaire et la ville.Selon ce scénario, le waterfront est alors promis à fonctionner comme une vitrineoù seront mises en scène les « potentialités », « les singularités », les« modernités » de ces villes portuaires aspirant au titre de vraies métropoleseuropéennes.

Intensité et typologie des relations ville port :

a-Définition de l'interface ville /port :

Une interface est un espace de contact qui met en relation deux ensembles géographiques distincts. Dans le cas de la ville portuaire, on parle d'interface ville/port, comme le montre le schéma Fig4., cette interface est une plateforme qui reçoit du côté du port des flux maritimes et d'un autre des flux ferroviaires et routiers permettant. C'est le système qui fonctionnait au XIXème et début XXème siècle

1.5.9 La reconversion

a.Concept et définition.

Renouveau, régénération, requalification, rénovation, réhabilitation… autant de termes en « re- » qui indiquent des mutations profondes, une « re- » composition des espaces et des territoires. Ces recompositions ont toujours existé ; les territoires, comme les organismes vivants, naissent, croissent, déclinent et meurent et c'est particulièrement le cas des territoires urbains et portuaires.

La Reconversion, est un changement d'activité d'un site regroupant requalification et réaménagement.

b.Les enjeux de la reconversion :

Les conséquences spatiales de ces transformation sont très visibles dans es villes ,notamment celles des vieilles ville régions portuaires où se sont multipliées les friches ,espaces ayant en quelque sorte perdu leur fonction et pour lesquelles ila été le plus souvent difficile de retrouver un usage dans le cadre du nouveau système :vieilles usines délabrées, anciennes installations, ou vastes friches stériles lorsque les infrastructures et les bâtiments ont été rasés, constituent le produit de ces mutations et traduit l'inadaptation du bâtis au con activités urbaines et portuaires. Or le devenir de ces espaces déchus, structurés et façonnés parla dissociation Ville-port, constitue un enjeu majeur pour l'avenir des viles et des régions concernées.[27]

Pour permettre le «Recyclage» des espaces dégradés laissés en friche par le déclin de l'ancien système en y implantant de nouvelles activités, il est toujours nécessaire de leur faire subir des opérations chirurgicales souvent de grande ampleur, destinées à permettre leur réinsertion dans le nouveau système.

En pratique beaucoup de d'opération de réhabilitation aboutissent à faire table rase du passé, mais il est parfois possible de conserver certains éléments à valeur patrimoniale pour les réaffecter à de nouveaux usages, ou plus simplement pour donner une identité au site d'accueil.

c.Les scénarios de la reconversion portuaire et urbaine.[28]

Le développement durable postule qu'il est possible de d'harmoniser l'environnement et le développement économique.

[27] https://cybergeo.revues.org/17332
[28] https://cybergeo.revues.org/17332

Le concept invite, de ce fait, à la réconciliation entre la responsabilité vis-à-vis du patrimoine maritime et sa rentabilité. Il faut alors voir dans la reconversion un mouvement susceptible de bifurquer vers une vision apte à intégrer les objectifs propres au développement durable.

- La reconversion est un enjeu qui se pose dans des milieux dégradés où, souvent, la résolution de problèmes environnementaux est une condition nécessaire à la relance économique.

- Les milieux en reconversion doivent nécessairement créer des conditions aptes à améliorer leur compétitivité.

- Un milieu en reconversion est à l'affût d'opportunités d'affaires et de projets, à long terme, qui alimenteront son renouvellement.

- Les milieux en reconversion ont un besoin de soutien de la part des organismes publics. L'autre volet essentiel de la reconversion est le changement de la législation encadrant la réhabilitation.

- Il est primordial, pour un territoire en reconversion, de changer son image négative à travers la conservation du patrimoine identitaire d'une ville portuaire et l'insertion de nouvelles activités respectant l'environnement marin.

1.6Conclusion.

D'après ce qui été présenté on peut dire que la ville est constitué comme un système qui ne cesse d'évoluer, on peut dire aussi que toute situation urbaine spécifique influe sur le développement économique, social e t environnemental, alors il faut se dote d'une bonne gestion urbaine, gérer le capital matériel et humain, savoir gouverner et bien sur intégrer tous les acteurs de la ville dans le processus de développement pour atteindre un développement urbain durable et arriver à la mondialisation.

En outre La question deréconciliation de la ville avec son portest devenue un enjeu majeur dans le monde, donc la ville doivent elles aussi faire face à l'intégration du port dans la ville, il faut aussi penser d'un renforcement du port dans la ville dans une optique de développement durable, ainsi les villes doivent aussi prendre en compte le redéveloppement des espaces délaissés et la requalification de la zone de liaison entre activités portuaires et activités urbaines.

2. ChapitreII :Etude Des Instruments d’Urbanisme et Analyse Urbaine

Introduction.

Oran la grande métropole régionale, riche d'un passé historique, occupe une place stratégique dans le territoire régionale et national par son site grandiose, par sa position stratégique en tant que carrefour de communication.

Oran a connu une croissance urbaine le long de son histoire, a vue des modes de développements différents, de l'époque précolonial, colonial, jusqu'à l'indépendance et à nos jours. Cette situation nous a poussés à penser sur les modes de développements.

Dans ce chapitre ,la première partie s'intéresse à l'étude des instruments d'urbanisme ainsi ces orientations surtout pour la métropole d'Oran, et la deuxième partie s'attachera en premier à l'analyse urbaine de la métropole d'Oran et pour cela nous allons porter un éclairage sur sa morphologie urbaine sur son environnement urbaine, l'environnement naturel, l'économie ainsi les systèmes d'infrastructures et pour chaque étude nous allons ressortir les problèmes, esquisser les potentialités d'Oran et leurs impacts sur le plan social, économique et environnemental, dans le but est de :

- Avoir une compréhension sur le processus de développement de la ville le long de son histoire.
- Analyser l'état de développement actuel.
- Connaitre les potentialités et les problèmes d'Oran afin d'entamer de proposer les hypothèses qui sont le point de départ pour confectionner les scénarios qui comptent lesdifférent projets pour assurer le développement durable d'Oran et résorber les problèmes qui menacent la métropole.

En troisième partie, on va proposer deux scénarios d'aménagement de l'aire métropolitain pour répondre à la problématique de la ville, pour cela on a proposés deux scénarios, afin de choisir le scénario retenue pour la ville d'Oran.

2.1 Etude des instruments d'urbanisme en Algérie

Les instruments d'urbanisme figurent parmi les principaux outils qui peuvent être mis en œuvre pour faire et concevoir la ville. Le développement urbain d'un pays ne peut être atteint qu'à travers la bonne application et la fiabilité de ses instruments sur le terrain.

2.1.1Le SchémaNational D'aménagementTerritorial :

a) Définition Du SNAT :

Un instrument prospectif et règlementaire de la politique de l'État visant à assurer un développement harmonieux de l'ensemble du territoire national, pour une durée de 20 ans.

Le SNAT détermine les objectifs, les orientations, les plans de développement globale et décrit les besoins et les priorités.

b) Les organismes d'élaboration du SNAT.

Le SNAT est établi à l'initiative de l'administration avec la participation des départements ministériels les établissements publics , les collectivités territoriales et des acteurs économiques et sociaux concernés élaboré selon deux phases:

Allant à 2015 : La transition entre la politiquevolontariste de l'aménagement du territoire et la montée en puissance des partenariats publics-privés.

Au-delà de 2015 : Elle se caractérise par une participation plus importante du secteur privé à la mise en œuvre du SNAT dans une logique de partenariat public-privé renforcé. L'Etat jouera, de plus en plus, un rôle de régulateur et d'arbitre.

c) Diagnostic Du SNAT: L'algerie, Un Territoire Contraste.[29]

Le SNAT propose des orientations générale qui doive être suivie par le SRAT et se dernier oriente le PATW qui Concrétise ces actions en termes de programmes à destination des territoires communaux.

Le territoire est un ensemble des systèmes ce qui exige un diagnostic selon une approche systémique en analysant les différents systèmes.

- Le Système De L'eau Et Des Sols :la demande en eau est satisfaite, la mise en place d'une politique de gestion de la demande est nécessaire.

Objectif :l'utilisation des eaux non conventionnelles est devenue un premier impératif.

La première solution réside dans le dessalement de l'eau de mer La seconde solution consiste à réutiliser les eaux usées.

Les ressources en sols et en couvert végétal sont en dégradation constante en raison des pratiques culturelles, des pollutions, des facteurs naturels et anthropiques.

-Le SystèmeEcologique : Une urbanisation croissante ne prenant pas en compte les risques majeurs (industriels, naturels) accroit considérablement les conséquences néfastes en cas de catastrophe.

Objectif : La protection et la mise en valeur des milieux de l'espace national répondent autant à des considérations économiques qu'à la nécessité d'assurer aux populations.

[29] Document SNAT.

Présentes et futures, une qualité de vie et un patrimoine naturel irremplaçables.

-Le Système Patrimonial : protéger et mettre en valeur le patrimoine culturel national dans une stratégie générale d'aménagement et de développement du territoire.

-Le Système Relationnel Des Transports : la désorganisation des opérateurs de transport et le déficit de planification posent problème. L'objectif stratégique d'aménagement est celui d'une desserte intégrale.

-Le SystèmeProductif :l'agricultureet les hydrocarbures sont les deux secteurs déterminants de la croissance économique nationale. L'objectif est d'atteindre 10% d'énergie renouvelable en 2030.

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

Objectif :développer les potentialités et d'engager des processus de rattrapage pour lesVilles en crise ou en repli économique.

d) Les Orientations Urbanistiques Du SNAT : Les orientations du scénario acceptable.[30]

PAT n1 : la durabilité de la ressource en eau.

PAT n2 : conservation de sol et lutte contre la désertification

PATn3 : les écosystèmes : la protection et valorisation de littoral Avec le classement et l'aménagement de 11 parcs marins et terrestre à l'horizon 2030.

PAT n4 : risques majeur : limitation et contrôle de l'urbanisation dans les zones arisque déplacer les populations et activités vers l'intérieur, ville nouvelles dans des zones moins exposé aux risque sismique, l'adoption de normes sismique.

PAT n5 : le patrimoine culturel : 18 pôles d'économie de patrimoine (3 pôles aux nord - ouest : Tlemcen, Oran, Nedroma).

PAT n6 : limitation de l'urbanisation dans le littoral, ville novelle qui participe a la constitution depôle d'attractivité.

PAT n9 : délocalisation des activités : délocalisation des établissements a risque majeur (deux unités de production du chlore Baba Ali, Mostaganem).

PAT n10 : système urbain hiérarchisé et articulé, définition des catégories de villes (grandes villes Oran, Constantine, Annaba) avec des grands équipements et services métropolitaines.

[30] Document SNAT

PAT n11 : Modernisation et maillage des infrastructures des travaux public, de transport, de logistique de technologie de l'information et de la communication : développement et le renforcement des infrastructures routière avec le programme de l autoroute est -ouest et le renforcement des pénétrantes nord sud.

PAT n13 : le renforcement de la compétitivité du territoire à travers des pôles d'attractivité et des zones intégré du développement industriel.

PAT n15 : développement local à travers une gouvernance adapté au développement local qui repose sur une répartition des fonctions entre l'état les espaces de programmation territorial et les willaya et communes.

c) Critiques du SNAT :

-Le SNAT se concentre surtout sur le littoral et les hauts plateaux de payset néglige le Sud.

-Les propositions d'aménagement donnent une grande importance au développement économique et industrielle et marginalise les grandes potentialités (touristiques, naturelles…)

-L'équilibre durable est assuré lorsqu'on limite le développementdans les zones fragiles et vulnérables et le favorise dans les zones moins sensibles ; donc cela va créer un autre déséquilibre en termes de fonctions et services entre ces deux zones.

-Les orientations de SNAT concernant l'infrastructure présentent plusieurs lacunes : l'absence des voies pénétrantes surtout dans les hauts plateaux.

2.1.2 Le SchémaRégional D'aménagement De Territoire.

a) DéfinitionduSRAT :

C'est un instrument d'aménagement du territoire à l'échelle régionalqui permet de concevoir une stratégie du développement de région. Aussi est un cadre de planification stratégique qui comprend les grandes orientations du développement futur et leurs implications spatiales. Le SRAT reprend à son compte les propositions de montage institutionnel et financier préconisées par le SNAT et répond aux orientations de la planification urbaine et d'aménagement du territoire.

Le SRAT est défini par l'article 03 de la loi 01-20 du 12/12/2001, initié par l'état et approuvé par voie législative pour 20 ans et actualisé tous les cinq ans.

« Les schémas régionaux d'aménagement du territoire (SRAT) sont à l'échelle inter-wilayat, c'est-à-dire des régions-au nombre de 9.Ils sont initié par l'état central. Ils distribuent les activités et le peuplement à travers la région, localisent les infrastructures et les équipements et règlent l'armature urbaine régionale ».

La régionNord-ouest comprend sept régions :

b) Diagnostiquedu SRAT:[31]

Le système de l'eau et des sols.

Le système écologique.

Le système patrimonial.

Le système relationnel des transports, de communication, d'enseignement et de formation.

Le système productif.

Le système urbain.

c) <u>Critiques Portées Sur Le SRAT:</u>

Le SRAT a lancé des propositions qui sont déclinées sous forme de 12 PAT (programme d'action territoriales).

Ces 12 PAT ont proposés un ensemble des projets dans les différents domaines : économique ; tourisme ; agriculture ; industrie ; environnement ; l'infrastructure…

Le SRAT touche des projets ponctuels qui s'inscrivent dans des échelles plus réduites comme celles de PATW.

Le SRAT donne un caractère spécifique pour chaque ville, en négligeant ces autres potentialités existantes.

Ainsi que le SRAT n'a pas suivi les 21 schémas du SNAT ; aussi le scénario retenue qui est le développement durable n'a pas été appliqué sur terrain.

Le SRAT ; par ces PAT n'a pas donné à l'ensemble des wilayasl'occasion de profiter de ces différents projets, donc ce document a spécialisé quelques wilayaspar des fonctions multiples notamment la métropole d'Oran, par contre il y on a d'autre qui n'ont pas profité de ces programmes.

[31] Document SRAT.

2.1.3 Schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine d'Oran.

a) Définition :

Le SDAAM est un nouveau type de document d'aménagement qui a étédéfini par la loi et appliqué par les recommandations du Schéma National'Aménagement du Territoire (SNAT). Il répond à un besoin pressant dansa situation actuelle de l'Algérie, celui d'assurer la liaison cohérente entre'aménagement du territoire et les métropoles qui en sont les points forts. Le SDAAM est un document d'aménagement du territoire appliqué à unerégion urbaine. Il ne s'agit donc pas d'un Schéma Régional (SRAT)classique qui s'inscrit dans le cadre des régions administratives, et encoremoins d'un Schéma d'Urbanisme (PDAU, notamment) qui relève d'uneautre logique et vise d'autres finalités.

b) Les Programmes D'actions Territoriales Du SDAAMd'Oran[32]

Pat 1 : Le Barreau Des Technopoles Et L'agropole.

Pat 2 : Les Espaces Logistiques.

Pat 3 : Port De La Macta.

Pat 4 : la requalification du centre-ville : réhabilitation, rénovation,restructuration.

Pat 5 : un nouveau centre urbain autour de Morsli.

Pat 6 : le triangle de remodelage.

Pat 7: le projet de réhabilitation des Planteurs.

Pat 8 : le «corridor vert» : l'image de la métropole; un trait d'union pour l'agglomération.

Pat 9 : les projets touristiques.

Pat10 : le complexe régionalrécréatif et culturel.

Pat 11.L'extension du tramway et les infrastructures d'accompagnement.

Pat 12 : Les Deux Tunnels (Sous Le Murdjadjo Et Le Djebel Santon).

Pat 13 : la protection des espaces agricoles

[32] Document SDAAM

2.2 Etude et analyse urbaine de l'Aire métropolitaine d'Oran

2.2.1 Présentation général de la wilaya d'Oran

Oran est la deuxième ville d'Algérie, elle est considérée comme la capitale de l'ouest Algérien. Ville méditerranéenne chargé d'histoire marqué par ses sites, ses monuments historiques et patrimoine et qui recèle plusieurs atouts par sa position géographique, par ses pôles économique, touristique et par les relations qui les génère vers l'Europe et vers le Maghreb.

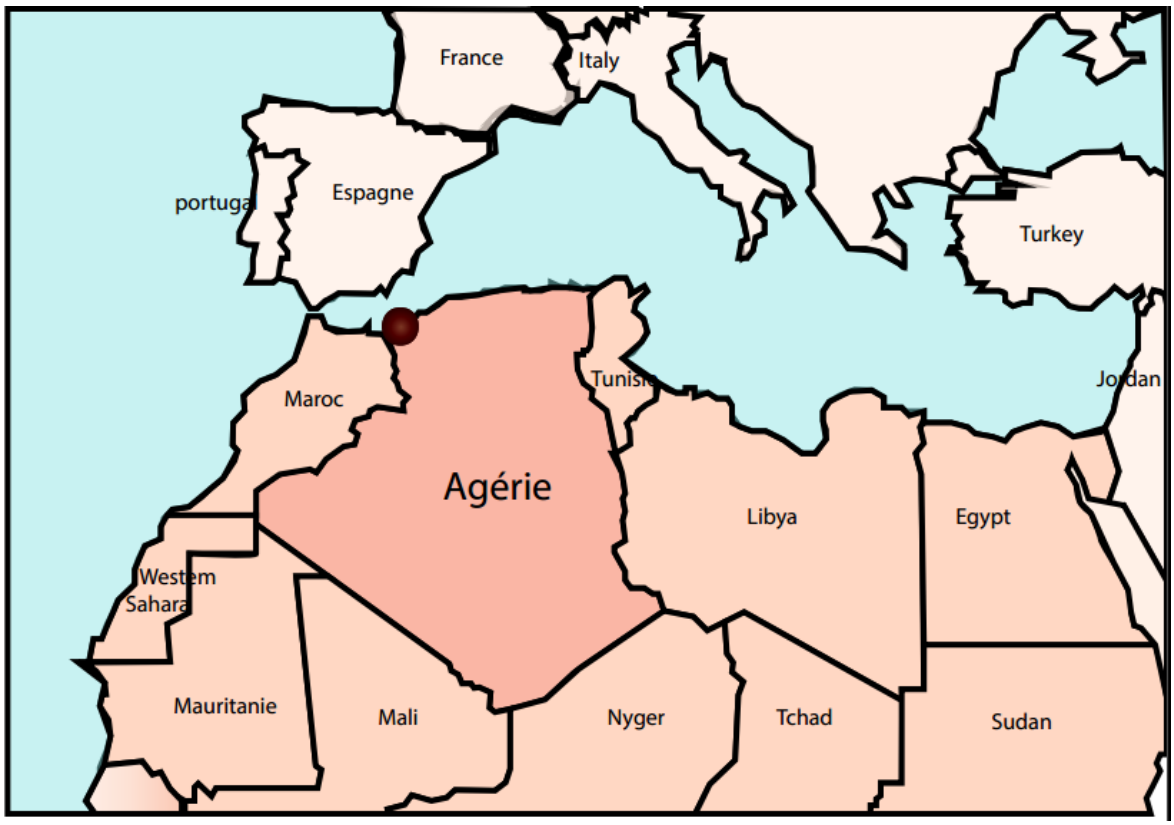


Figure 2.Situation d'Oran au niveau national. Etablie par auteur

2.2.1.1 Situation stratégique de la wilaya d'Oran.

a) Situation au niveau international

Dans le positionnement international, La wilaya se situe à l'extrémité Sud-ouest du bassin Méditerranée.

La position géographique d'Oran lui rend bien rattaché avec l'Europe et le Maghreb. Ces relations sont assurées bien sûr par sa situation portuaire et aéroportuaire. Oran c'est un carrefour d'échange et un pôle d'attraction de Tunisie, Maroc, Europe et l'Afrique.

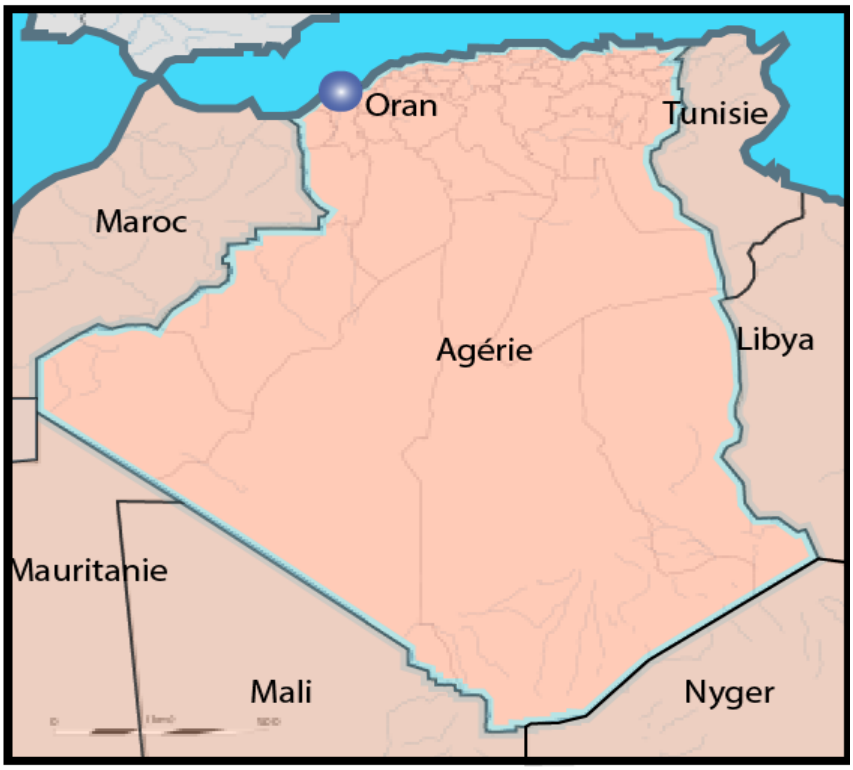


Figure 3.situation d'Oran au niveau international.Établie par auteur

b) Situation au niveau national

Elle se situe au nord-ouest de l'Algérie, à 432 km à l'ouest de la capitale Alger wilaya dispose d'une façade maritime de 120km.

c) Situation au niveau régional.

Oran demeure la métropole de toute la région de l'ouest avec des villes moyennes qui vont des plus proches aux plus lointaines. Tlemcen à 140 Km au Sud-Ouest, Sidi Bel-Abbes à 80 Km au Sud, Mascara à 100 Km au Sud-Est, Mostaganem à 90 Km à l'Est, Relizane à 130 Km.Comme elle rayonne sur d'autres wilayas, des hautes plaines (Saida, Tiaret, El Bayadh, Naama). Au Sud, son influence s'étend jusqu'à Bechar et Adrar.

-Elle est accessible par plusieurs routes nationales :

RN02 :c'est la principale liaison avec l'extrême Ouest du pays (Tlemcen, Maghnia) et Le Maroc.

RN108 : reliant Oran avec Ain- Temouchent en passant par Hammam Bou Hdjar.

RN04 :reliant Oran avec la capitale en passant par l'autoroute Est-ouest.

RN11:reliant Oran à la capitale en passant Par Mascara.

RN97:reliant Oran avec Mascara.

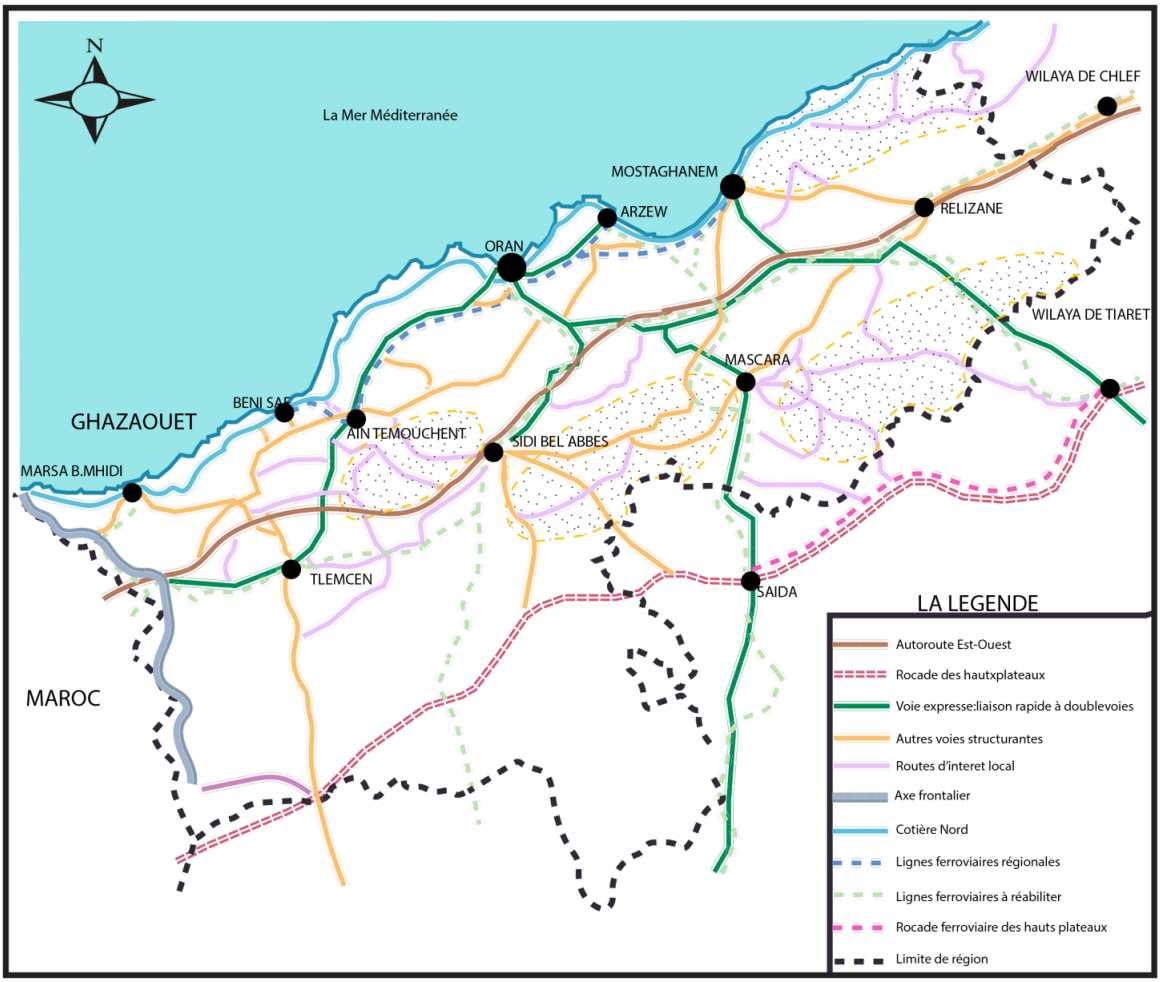


Figure 4.Schéma d'infrastructure de la région Nord-Ouest.Établie par auteur

2.2.1.2 La délimitation et le découpage administratif

a) Délimitation de la wilaya d'Oran

La wilaya d'Oran est délimitée territorialement selon la Loi N° 84/09 du 04 Février 1984 portant Organisation Territoriale des Wilayas comme suit :

Au Nord par la mer Méditerranée.

Au Sud-Est par la wilaya de Mascara.

A l'Ouest par la wilaya d'Ain Témouchent.

A L'Est par la wilaya de Mostaganem.

Au Sud par la wilaya de Sidi Bel Abbés.

d) Le découpage administratif de la wilaya.

La wilaya d'Oran s'étend sur une superficie de 2.114Hason organisation administrative repose sur 26 communes réparties sur 09 daïras.

Ain-el-Turck: communes d'Ain-el-Turck, Mers- el-Kébir, Bousfer, ElAnçor.

Arzew : communes d'Arzew, Sidi Benyebka.

Bethioua : communes de Bethioua, Ain el Bia, Mers El Hadjadj.

Bir El Djir: communes de Bir El Djir, HassiBounif, Hassi Ben Okba.

Boutlélis : communes de Boutlélis, Misserghin, Ain El Kerma.

Es Sénia: communes d'Es Senia, El Kerma, Sidi Chahmi.

Gdyel : communes de Gdyel, Ben Fréha, HassiMefsoukh.

Oued Tlélat : communes d'Oued Tlétat, Tafraoui, El Braya.

Oran : La commune d'Oran.



Figure 5.Le découpage administratif de la wilaya d'Oran..

2.2.1.3La délimitation de l'aire d'étude.

Notre Aire d'étude comprend les communes suivantes : Oran, BirElDjir, Es Sénia, Sidi Chahmi, El Karma, Mesreghine, Puisque au Sud on a Sebkha d'Oran,à l'Estt Le monts de Lion, à l'ouest le Mont de MurdajajoComme des rupture naturels, ainsi à au sud-est on a le la 5 eme Rocade comme une rupture physique.

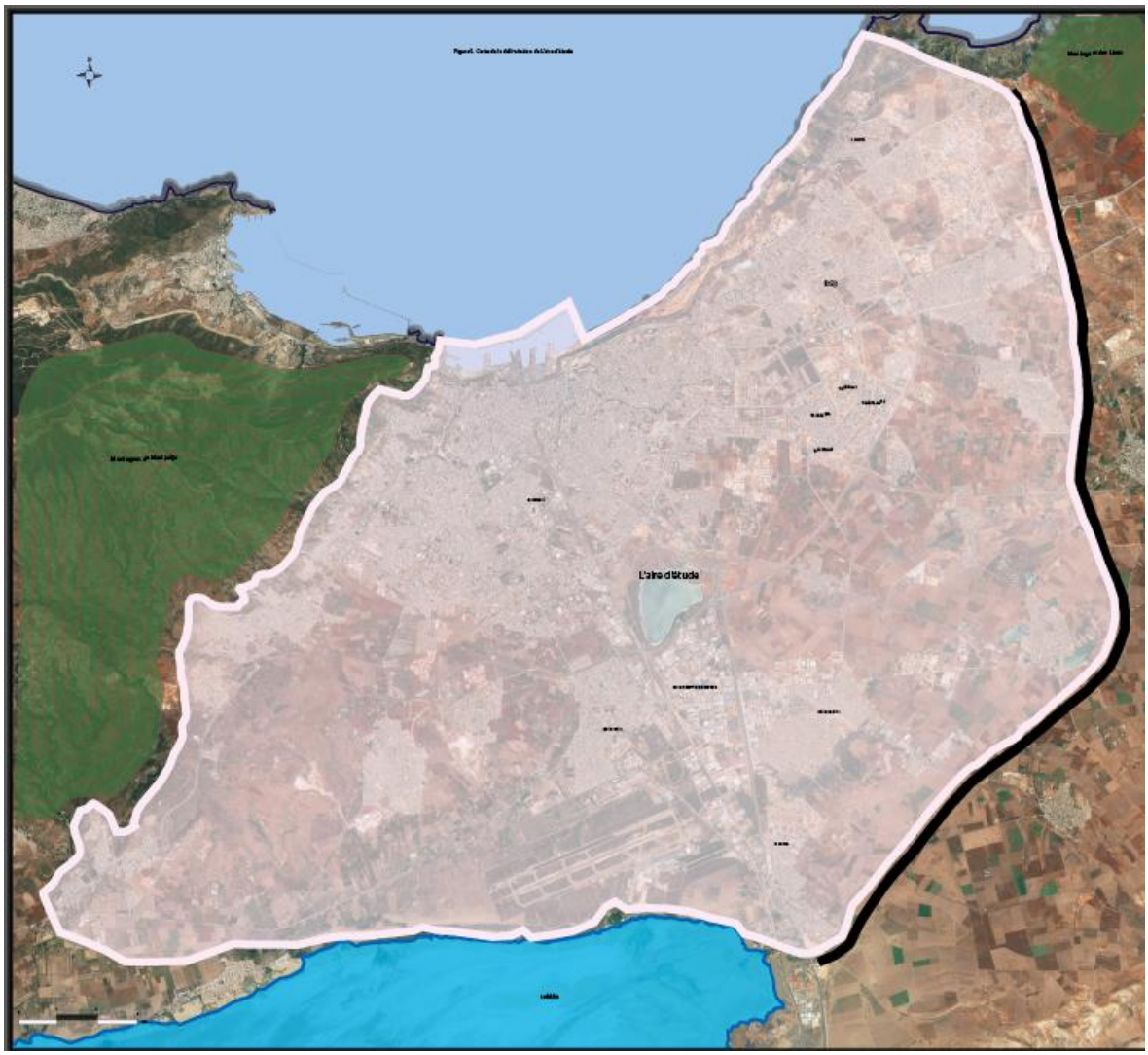


Figure 6.Délimitation de l'aire urbain.Établie par auteur

2.2.2Analyse typo morphologique

2.2.2.1 Etude du Modèle de croissance de la ville d'Oran.

La période préhistorique :

Le site originald'Oran est un lieu d'activité humaine préhistorique comme l'ont révélé les fouilles archéologiquesMurdjadjo.

Les vestiges de plusieurs occupations humaines furent découverts en Oranie, les occupations de grottes du Cuartel, de Kouchet El Djir et des carrières d'Eckmühl remontant aux époques paléolithique et Néolithique et dans la région d'Oujda, la grotte de Taforalt recèle le plus important gisement connu datant de cette époque.[33]

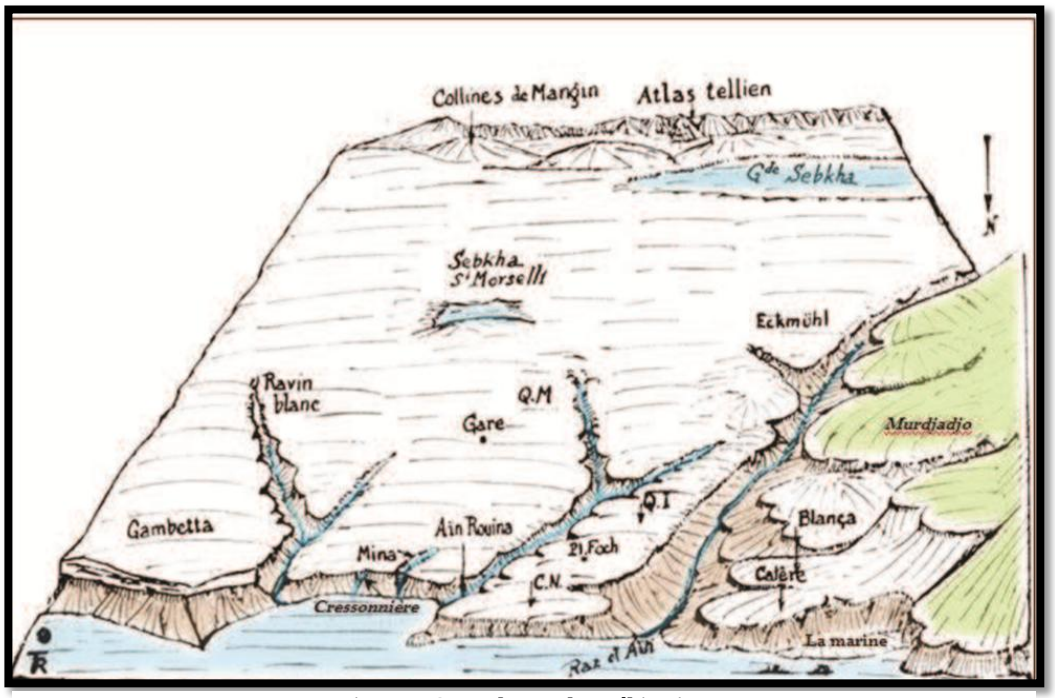


Figure 7.Oran durant la préhistoire.

Antiquité : connait 02 époques : Phénicien et Romains

Les Phénicien :sont installé leur comptoir à la crique de Madagh à l'Ouest d'Oran, dont on peut étudier l'immense nécropole des Andalouses entre VI et I siècles AV.J.C

Romains : développer le site de Portus Magnus à kilomètre à l'Est. Sur la ville actuelle de Bethioua, ainsi le port d'Oran ainsi que Mers el Kébir étaient connus sous le nom de Portus Divini (port divin).La ville s'éteint sous les coups de l'occupation vandale en 445, de la reprise de la ville par les Byzantins en 533, de la Peste jus tienne à partir de 541, puis de la conquête arabe en 645.

[33]Ricard Robert « René lespèce, Oran, étude de géographie et d'histoire urbaines Ricard Robert ». Bulletin hispanique/Année 1939

En 903 :Les condition offertes par le site: l'abri maritime, possibilité de défense , la présence de multiples sources d'eau attirent les marins « Andalous » et les permirent après ententes avec les tribus berbères locales de créer La petite cité Ouahran construite sur un mamelon de la rive gauche du ravin Ras El Ain entouré d'une enceinte de terre durcie elle fut dotée par la suite d'une « citadelle » ou « kasbah » qui peut être considérée comme « le noyau initial de l'agglomération urbaine ».

910-1082 ;Au Xe siècle, son commerce florissant attire grands bazars, ateliers, quartier de marchands marseillais, narbonnais et montpelliérains.

Aux IX –Xème siècles, par la grande cité de Tlemcen et le port de Mers-el-Kébir, fréquenté par les marins espagnols, vénitiens et génois, Oran est la porte maritime du Sahara occidental et du Niger par le Tafilalet.

A son apogée, au début du XVIème siècle, elle groupe 25 000 habitants ce qui est beaucoup pour l'époque médersas, hôpitaux, bains maures, hôtelleries, mosquées, enceinte de pisé, citadelle de la Casbah surveillant l'intérieur, Ras-el-Cacer la Tête de la Forteresse (notre Château-Neuf) dominant la mer depuis 1347. Des exilés d'Espagne : Juifs en 1391 et 1492, Maures andalous au XVe siècle y arrivent.

Période Espagnole 1509-1708 : En 1509 la ville tomba entre mains espagnole, c'est avec la première occupation de la ville par les espagnoles quel'évolution urbaine commençait à se poser en termes de modernité.

La vieille ville qui constituait proprement dite était initialement conçue sur le modèle arabo-moresque, au lendemain elle va sous l'influence de l'occupation militaire espagnole évoluée durant la première occupation vers le modèle de la ville européenne fortifiée. Ce qui faisait que la structure urbaine s'imprégnait fortement de caractère militaire en 1708, les Espagnols perdent la position. Au point de vue urbanisme, Oran groupe peu de choses : églises, couvents, conduit royal pour l'écoulement des eaux, casernes, magasins militaires.

Le périmètre défensif extérieur était composé de cinq châteaux : Santa Cruz(1563), San Andrés(1694), -San Philippe, San Gregorio, et Rozalcazar.[34]

[34]Ricard Robert « René lespèce, Oran, étude de géographie et d'histoire urbaines Ricard Robert ». Bulletin hispanique/Année 1939

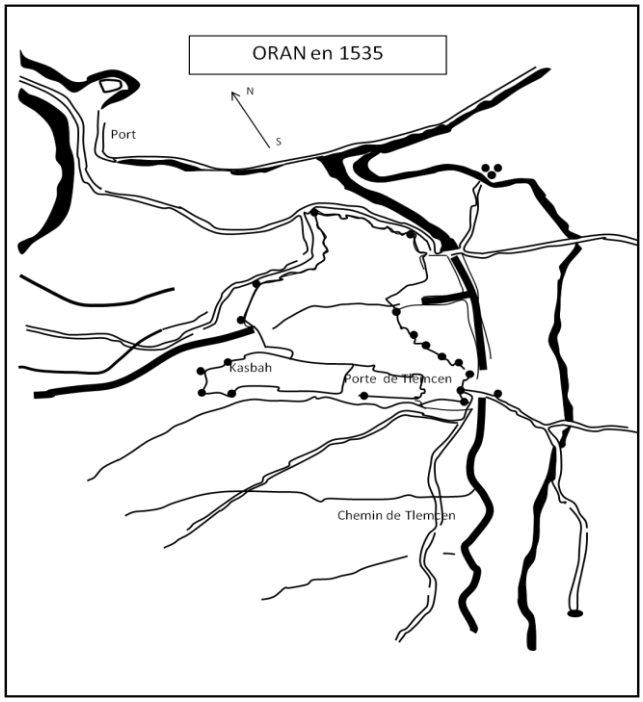


Figure 8.schéma d'Oran vers 1535.

La période de la première reconquête turque (1708-1732) :

Durant le cours intermède de la première reconquête de la ville par les ottomans (1708-1732), le Bey Mustapha Bouchlaghem (el Bigotillos), possède le beau palais maure de la Casbah le Castillo Viejo ou Château Vieux deux mosquées, une citadelle, mais les rues en pente sont étroites et mal pavées.

Introduisant notamment les arcades (Aqouas).comme il transforma les lieux de cultes, les couvents et églises, en synagogue et en mosquées.[35]

La deuxième occupation Espagnole (1732-1792) :lorsque les espagnols réoccupent Oran pour la seconde fois en 1732,la ville paraissait si dépassée tant sur le plan de son urbanisme que sur celui de son système de défense, qu'il parut urgent d'y introduire des aménagements au tissu urbain pour donner à la ville un peu d'air et de lumière.

Le système défensif Oranais est formé par quatre lignes de défense. De nombreux aménagements de la voirie notamment des élargissements pour permettre de relier les principales portes de la ville.

Beaucoup plus bas, en face du port un nouveau quartier est aménagé « la marine ».Ce site fut principalement l'emplacement idéal pour les casernes, les magasins...

[35]Ricard Robert « René lespèce, Oran, étude de géographie et d'histoire urbaines Ricard Robert ». Bulletin hispanique/Année 1939.

La casbah fut aussi ceinturée par un mur plus solide, des tours et des portes dont la porte d'Espagne.

La ville a connu des constructions dignes d'une ville (hôpital, théâtre). Les espagnols, en occupant Oran introduisirent le modèle urbain de la ville médiévalefortifiée, contrairement aux arabes qui avaient porté la défense du côté opposé car ils redoutaient le plus les attaques terrestres.

En 1790, un tremblement de terre et l'incendie qui s'ensuit font détruisent complètement la ville.

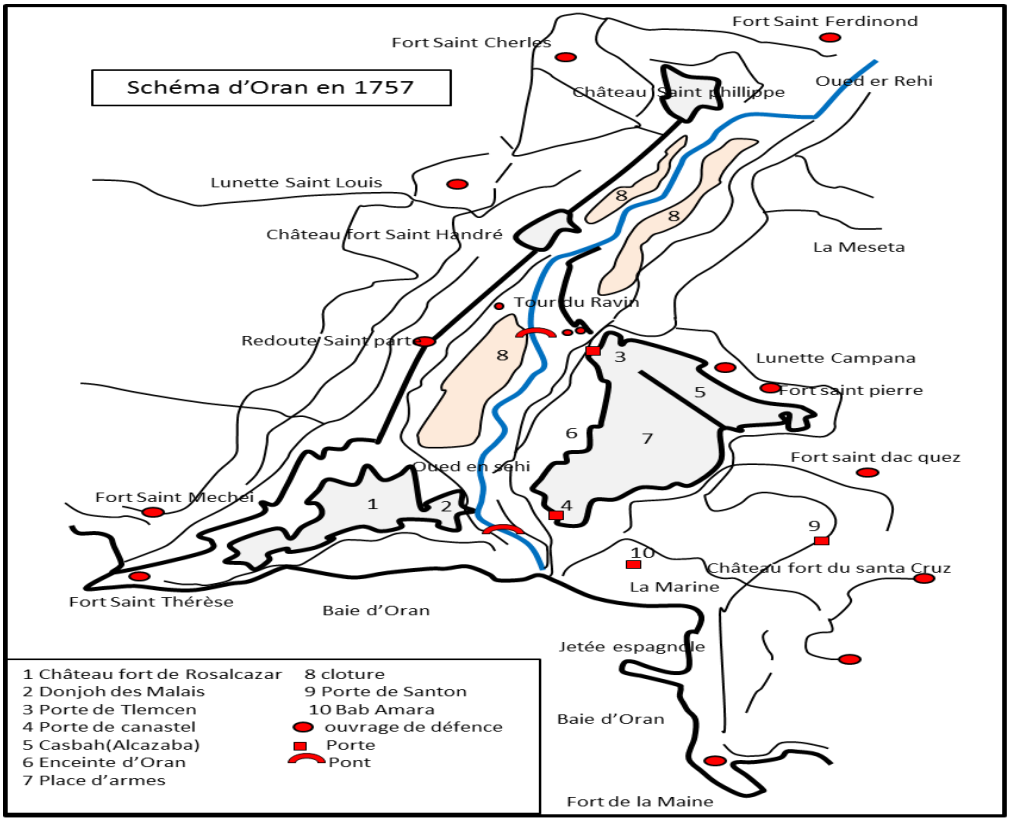


Figure 9.Carte schéma d'Oran 1757.

<u>La période de la deuxième reconquête turque (1792-1831)</u> : La ville Neuve du Bey Mohamed el Kébir. Au lendemain de l'évacuation de la ville par les Espagnols, en 1792, le bey Mohamed El Kébir, en prenant possession de la ville, il l'a trouvé complètement dévastée par le séisme d'octobre 1790.

Le bey en véritable urbaniste, grâce à des opérations de lotissement, à tracer un réseau de voirie dont les rues paraissaient se couper dans les angles droits.

En 1796, la mosquée du Pacha d'Alger, est construite par les ottomans avec l'argent provenant du rachat des prisonniers espagnols, après le départ définitif de ces derniers.

Il y fit doter la ville neuve d'un certainnombre d'édifices religieux et des équipements collectifs ; en acceptant notamment sur la demande de la population juive ; la création d'un quartier qui leur serait réserver ; c'était l'origine de « Derb el Houd »

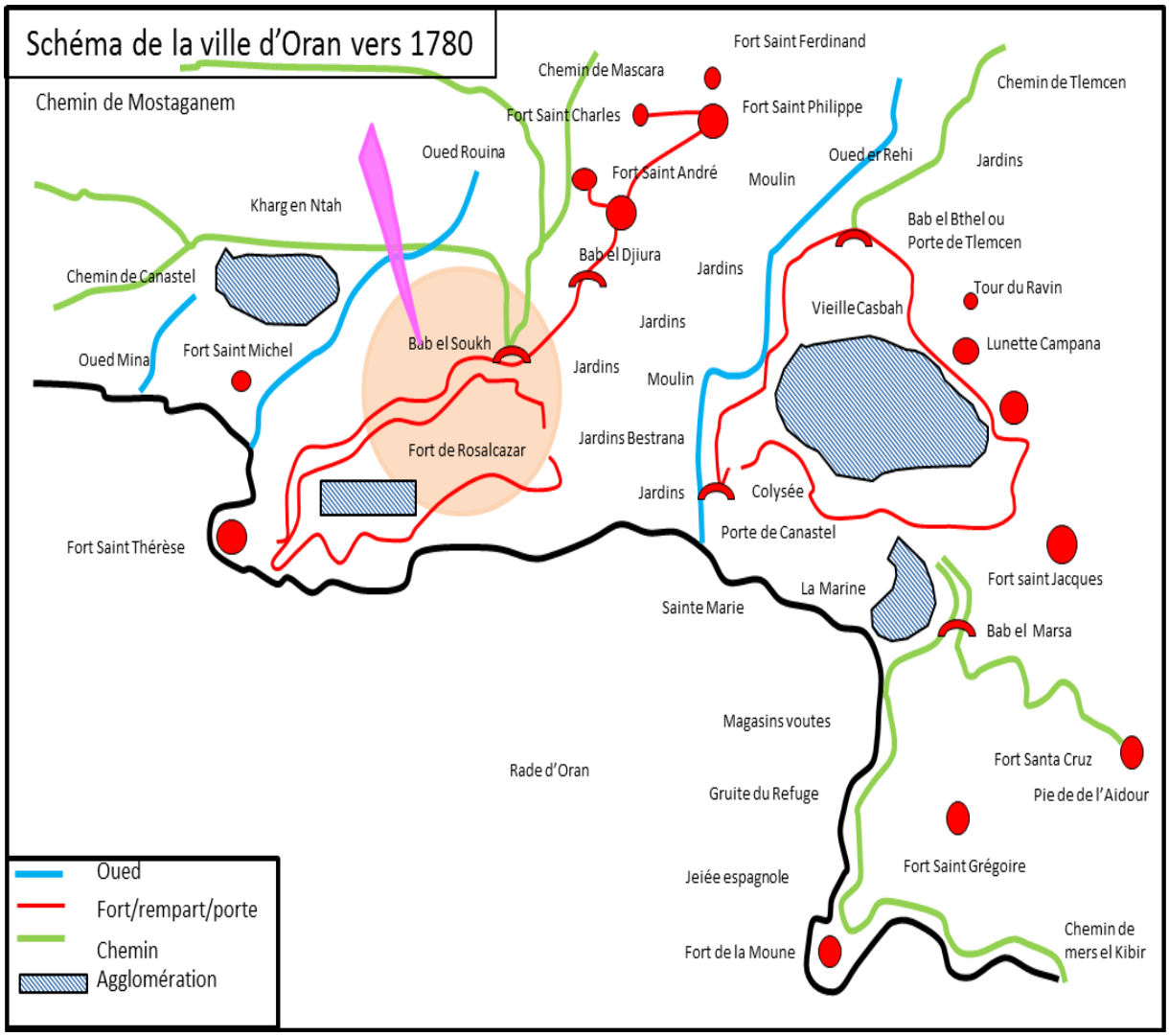


Figure 10.schéma d'Oran vers 1780.

Lapériode colonial.

L’extension spatiale durant la période coloniale

Dès les premiers jours de l'occupation française, les services des administrations militaire et civile s'y installent.

Le remodelage de la vieille ville (1831-1870) :

Oran, dotée d'un réseau de fortification et d'un urbanisme de type européen hérités de l'époque espagnole, englobait en 1835 65 rues, dont 27 rues contenues dans l’israélite et 38 rues dans la vieille ville espagnole.Cependant, l'ouverture de nouvelles voies depuis 1840 porta le nombre de rues de 65 à 163 rues en 1901. En fait, sous les effets conjugués de l'entassement urbain et de la pression démographique, la vieille ville commençait à partir de 1870 à sentir le poids de ses habitants.

L'extension sur le plateau d'Oran (la Nouvelle Ville) 1870-1900

La sur-densification de la Vieille Ville avait justifié l'extension sur le plateau d'Oran qui bénéficiait de vastes terrains facilement constructibles.

Les politiques urbaines des municipalités oranaises du XIX ème siècle qui finissent par reconduire, pour la ville d'Oran, presque les mêmes instruments d'aménagement urbains en usage à Paris, telles que les opérations de voirie, les grands travaux du réseau d'assainissement, l'organisation du tissu urbain au tracé géométrique.[36]

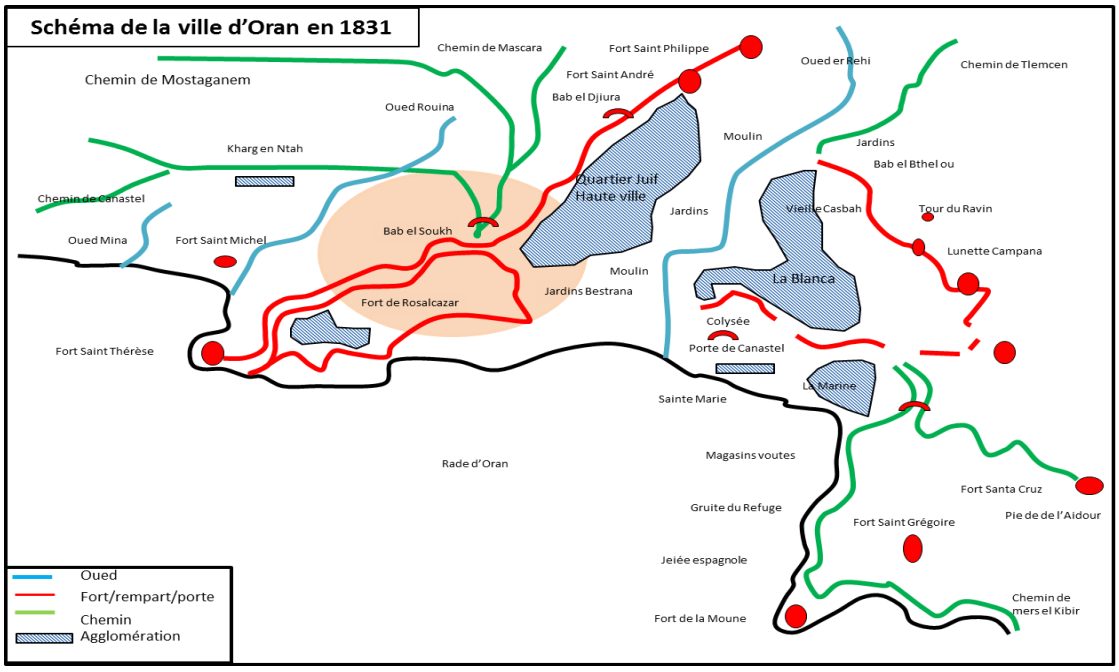


Figure 11.Schéma de la ville d’Oran en 1831.

[36] Document PDAU 1995

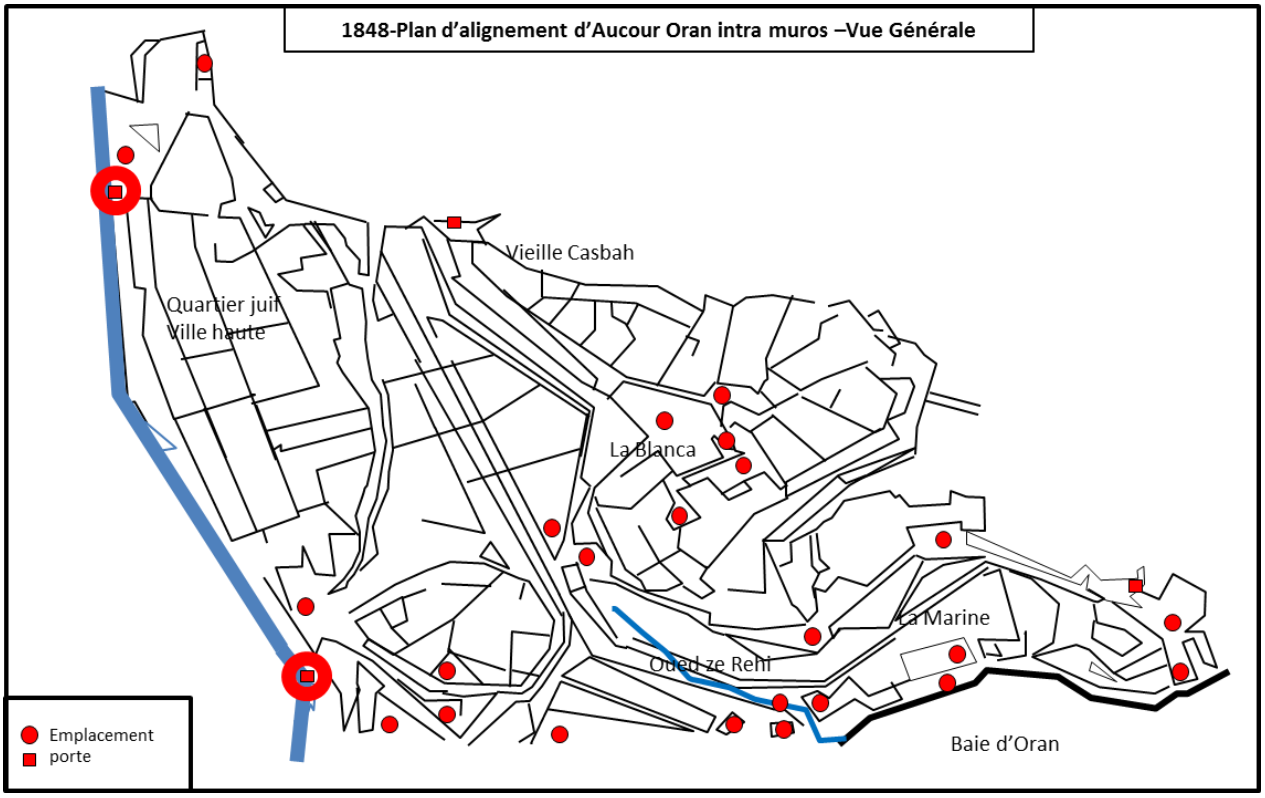


Figure 12.Schéma d'Oran en 1848 .

Les villages périurbains : formation des faubourgs (1866-1935) :

La colonisation avait introduit un modèle d'urbanisation de type occidental où les faubourgs étaient à l'origine des "villages" périurbains, développés extra-muros, comme des excroissances et qui ont été absorbés par la ville au fur et à mesure de l'extension du tissu urbain à la faveur du recul des murailles d'enceinte.La formation des faubourgs d'Oran est créés après 1831. Les faubourgs pré - coloniaux, tels que KhengEnnetah (Kargentah) et Kelaia furent rasés et remplacés par des faubourgs du type européen avant d'être intégrés à l'espace intra-muros depuis 1866, avec la construction de la nouvelle enceinte.

Les grands projets coloniaux.

L'accès au port comporte trois tracés, l'un à l'ouest par le ravin Ras-el-Aïn, l'autre à l'est à la limite des faubourgs extra-muros de l'enceinte de 1866, le troisième au centre de la ville actuelle, par un tunnel établi à l'emplacement d'un petit ravin côtier comblé en 1951.

Un boulevard Front-de-Mer en encorbellement, projeté dès 1904 et réalisé en 1953, permet de jouir d'une belle vue sur la mer.

- Les premières routes d'accès de Mostaganem, Arzew, Mascara, Tlemcen, sont recoupées par un boulevard périphérique de première ceinture, dit de 40 mètres, de 4 kilomètres de développement, achevé en 1950.

-Promenade de l'étang.

- De nouveaux bâtiments publics s'élèvent : hôtel de ville (1887), palais de justice,hôpital civil, lycée, théâtre, gare en (1900-1913).

- En 1881, s'installe une compagnie d'omnibus, puis en 1899, apparaissent les Premiers tramways électriques.

-La réalisation du 1er bd en 1936 et le 2ème bd dans les années 50

-L'achèvement de l'aéroport Esséniaen 1938.

Note :

Dans la ville actuelle, on observe une certaine spécialisation des quartiers.

La Basse Ville : proche du port, est un quartier de marins, d'ouvriers, de petits commerçants.

Le Centre des affaires : réunit, dans la Haute Ville, banques, agences de voyage, grands hôtels, avocats, avoués, agents immobiliers, magasins de nouveautés et de luxe, cinémas, grands cafétéria, gares routières.

A la périphérie : on rencontre magasins de machines agricoles, accessoires automobiles, matériel industriel, articles pour caves et chais, pompes, ateliers de petite métallurgie, constructions mécaniques, entrepôts de vin, bois, engrais, tonnellerie.

Le Village Nègre : est animé par la survivance de nombreuses échoppes d'artisans, vendant eux-mêmes le fruit de leur travail : articles indigènes, broderies, couvertures, babouches, habits, laines teintes, bijoux, friperie, à côté de cafés maures, bains maures, marchands de céréales et de légumes secs, moulins de mouture indigène, grandes minoteries modernes.

Le quartier israélite : abrite une foule de petits artisans, portefaix, petits employés etcommerçants ; sur sa marge s'installent une série de grossistes.

Le faubourg industriel groupe les industries nouvelles, à proximité de la voie ferrée Oran- Alger.

La soudure urbaine (1931 - 1935) La ville avait dès 1931 sentis la nécessité d'orienter son évolution en établissant un projet de plan d'extension qui fut révisé en 1934. La municipalité avait entamé, dès 1935, la démolition des remparts et la réalisation sur leur

emplacement du premier boulevard périphérique. Ce boulevard périphérique opéra aussitôt la soudure entre les quartiers intra-muros et les anciens faubourgs.

Le développementde la commune Misserghin urbain s'est effectué vers l'Ouest de l'agglomération.

La croissance spatiale durant l'après-guerre (1945 - 1965) : En 1945 ils ont établit un plan régional où figurait en clair l'extension spatiale de la ville vers la zone sud, avec la création d'un quartier industriel qui sera érigé en zone industrielle de Saint Hubert dans les années 60.Ainsi que c'est durant la période (1948 - 1962) que les projets d'aménagements urbains vont prendre leur essor,En effet, dès 1951, fut établi un important cahier des charges concernant les travaux d'aménagements et d'extension inscrits au programme de la nouvelle municipalité, notamment le projet de modification du parc public de Gambetta supérieur, la construction de la gare routière du Sud, l'acquisition des terrains Maraval-Berthoin et la voie projetée au faubourg Yllouz.[37]

1953 est l'année des réalisations telles que l'éradication des bidonvilles, la construction des cités de recasement, la promotion de l'habitat musulman, la construction des cités HLM pour les européens, les coopératives immobilières, l'ouverture des travaux du 2ème boulevard périphérique et la finalisation entre autres, des travaux du boulevard Front de Mer. Ces opérations ont demandé une très forte consommation de terrains, aussi bien à l'intérieur du périmètre urbain que dans la zone périurbaine.

En 1954, fut repris le plan d'extension de 1945, pour être revu à la lumière du nouveau code de l'urbanisme qui venait d'être promulgué, Ce plan de 1954 a d'ailleurs occasionné une intense spéculation immobilière et sensiblement transformé l'aspect de certains quartiers du centre.Le boulevard Front de Mer, le quartier Miramar, le boulevard de Lattre de Tassigny, le quartier de la Nouvelle Préfecture entre autres, se hérissèrent d'immeubles dépassant parfois 20 étages ; entreprises privées et services publics, rivalisèrent d'initiatives pour donner à cette partie de la ville une allure...Sud-américaine. Dans les faubourgs, les cités se multiplièrent, de type HLM avec îlots collectifs (Gambetta, Boulanger, Maraval...) de type individuel en pavillons ordonnés ou éparpillés (Cités Castors de l'Arsenal et CFA, Gai-logis, Saint Hubert, Les Palmiers etc...)..."

Ce plan d'extension initié par la municipalité d'Oran devait céder la place, en 1959, au Plan d'Urbanisme Directeur du groupement d'Oran qui comprit les communes de Mers-el-

[37] Document PDAU 1995

Kébir, Ain El Turck, la Sénia, Arcole, Sidi Chahmi, et Bousfer.Ce PUD du groupement d'Oran, initié dans le cadre du plan de Constantine avait inscrit dans ces programmes de nombreuses réalisations des équipements et des habitats, notamment l'extension de la ville vers la zone Sud (Maraval) et vers la zone Est avec la création de la ZUP - Est préfigurant la ZHUN - Est des années 80.

En 1962, de nombreux projets restés en suspens seront repris par les autorités de l'Algérie indépendante. Ainsi, certains travaux ne seront achevés qu'en 1965. Les travaux du 2ème boulevard périphérique, par exemple, ont été repris dès Septembre 1962 et l'opération "carcasses" assura l'achèvement des cités H.L.M. et des maisons individuelles

Entre 1965-1995 : Les deux décennies comprises entre 1965-1985 sont marquées par deux périodes de croissance spatiale nettement différentes.

La première décennie 1965-1975:estcelle du ralentissement de la construction d'une part, et de la gestation de grands projets urbains d'équipement et d'habitat. Pendant toute la décennie 1965-1975, aucune opération de logement ne fut inscrite dans les différents plans.

La décennie entre 1975-1995 : L'espace urbain a commencé à changer à partir de la deuxième moitié des années 70,surtout par le lancement des projets d'urbanisation planifiée ZHUN et Zones industrielles et programmes d'habitat individuel (coopératives immobilières, lotissements) à partir des années 80.

Le plan d'urbanisme directeur (PUD) approuvé en 1977 avait tracé les grandes lignes dudéveloppement urbain et de l'extension spatiale de l'urbanisation des zones Est et Nord-Est. Cette option a été faite au détriment de terrains, ainsi la réalisation des grands projets d'habitat et d'équipement, notamment les créations de la ZHUN et l'Université des Sciences et de la Technologie d'Oran (USTO).

Dès la deuxième moitié des années 80, la nécessité de réviser le PUD de 1977 s'était faite sérieusement sentir du fait, du manque de maîtrise de l'urbanisation (illicite) de l'espace périphérique qui a induit la naissance de petites agglomérations, non inscrites dans le plan d'urbanisme et posant le problème de leur restructuration. D'autre part, l'espace urbain intérieur au 3ème circuit périphérique arrive à partir de l'année 1990 à saturation, annonçant la conurbation entre Oran et les agglomérations limitrophes.[38]

[38] Rapport PDAU d'Oran 1995

Entre 1995-2015 : Le groupement d'Oran s'est urbanisé progressivement durant ce période, l'évolution de l'espace urbain d'Oran est réalisée surtout vers les quartiers précaires et les agglomérations périphériques. Cela s'est effectué suivant trois grandes tendances :

Le remplissage des vides résiduels dans les périmètresagglomérépprincipalement dans lesquartiers péricentraux de la ville d'Oran.

De nouvelles constructions sous forme d'habitat précaire illégal, notamment dans la partie nord-ouest (Douar Bouakal, Les Ammnadier, ELHassi …)

Des nouvelles extensions urbaines sous forme de lotissement d'habitats individuels construits en dehors du respect des normes d'urbanisme, C'est le cas particulièrement des extensions des agglomérations périphériques (AinBeida, Nedjma, Es Senia, Sidi Maarouf, Sidi Bachir,Bir El Djir),

La commune de Bir El Djir subit la plus importante croissance spatiale comparativement aux autres communes. Le PDAU prévoit une extension massive vers cette zone à l'horizon 2015. La commune de Sidi Chahmi vient en deuxième position, La commune d'Es Senia se positionne au troisième rang, Ainsi, la commune d'Oran enregistre une dynamique spatiale moins importante que celle qui caractérise les communes périphériques.[39]

La commune Misserghin a été orienté vers l'Est de l'agglomération, malgré les contraintes des terres agricoles et de la topographie du site.[40]

Le PDAU d'Oran a lancé un programme riche qui touche les agglomérations périphériques telle que : La création des liaisons,Le programme d'équipements (loisirs, sport, santé culturel, éducatifs,équipements d'accueil et d'hébergement),Centre de recherche, centre de conférences,une technopole par la projection d'équipements universitaires et culturels, programmes d'habitats (Hai El Yasmine, Hai EL Nour…)…

La dynamique urbaine du groupement d'Oran se manifeste spatialement sous deux formes. C'est le casnotamment des nouvelles extensions de l'agglomération de Chérif Yahia, d'Ain El Beida, d'Es Senia, El Karma. La seconde forme spatiale se traduit par des créations ex-nihilo dans les communes de Bir El djir et de Sidi Chahmi.Ainsiunereconquête facilitée par l'ouverture du quatrième boulevard périphérique qui lui permettra de gagnerplus facilement certaines périphéries auparavant protégées, car à usage agricole.

[39] Rapport PDAU d'Oran 1995
[40] Rapport PDAUMisserghin

La non-conformité entre le Plan Directeur d'Aménagement et d'urbanisme (PDAU) et ce qui est effectivement urbanisé indique le peu de respect des instruments d'urbanisme et la non maîtrise dela croissance spatiale du groupement urbain d'Oran, ce décalage affecte sérieusement le développement harmonieux et durable de la ville.

Les prévisionsdu développement d'Oran à long terme sont compromises par une consommation prématurée des réserves foncières de la ville, dont l'urbanisation ne devait s'effectuer qu'à l'horizon 2015.[41]

[41]Rapport PDAU d'Oran 1995

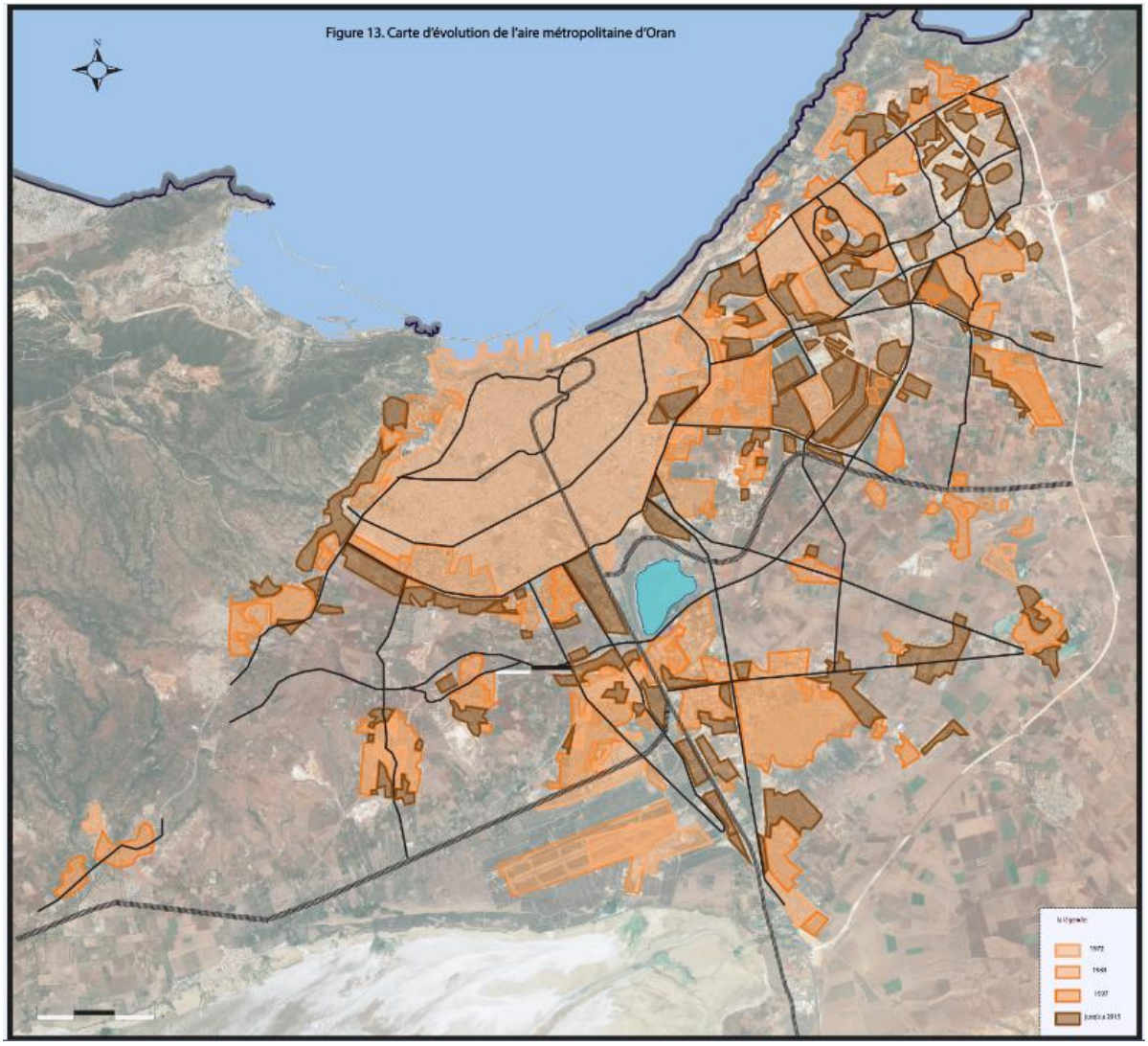


Figure 13.carte d’évolution de l’aire métropolitaine d’Oran .établie par auteur

2.2.2.2Etude de la typologie d'habitat et la forme urbaine.

L'habitat dans le groupement se divise en deux grands types : l'habitat collectif et l'habitat individuel, l'habitat semi collectif est rarement trouvée (Hai El Yasmine).

a)Typologie d'Habitat.

L'Habitat individuel

Ce sont des constructions composées d'un seul logement (parfois de plusieurs niveaux). Ses formes peuvent varier : lotissement, Villa, maison, recasement, ferme etc.

• L'habitat individuel est le plus dominant dans le groupement d'Oran, et occupe plus des 3/4 soit 2672,2 ha (77,5 %). Mais, la forme du lotissement est la plus répandue représentant. La plus grosse part se localise à Oran (1012,1 ha),le spontané occupe une superficie remarquable de 358,2 ha (environ 10,4 %), pour le lotissement rural et 39,1 ha (1,1 %) pour le type ferme.[42]

L'habitat collectif

Regroupant les ensembles de logements dont les espaces intérieurs et extérieurs sont à usage commun, ce type est représenté par les ZHUN et les immeubles (à partir de deux niveaux) regroupant plusieurs habitations.

L'habitat collectif n'occupe qu'une superficie relativement petite située principalement à Oran et Bir El, mais durant la décennie entre 1995-2015 sa superficie commence à croitre.

L'habitat précaire dans le groupement

L'habitat précaire concerne toutes les communes du groupement, mais plus particulièrement la commune d'Oran. Il se localise en bande discontinue, tout le long du flanc Est du Murdjadjo, sur environ 10 Km, ce forme d'habitat on la trouve aussi au niveau de Ain Baida et Hai Nedjma.

b) La forme urbaine :

Au niveau de l'aire urbaine on note unediverses formes d'ilots, alors on trouve des ilots rectangulaire, triangulaire, irrégulier, carré. Concernant la typologie des ilots on trouve des ilots ouvert, semi ouvert fermé.

[42] PDAU d'Oran 1995

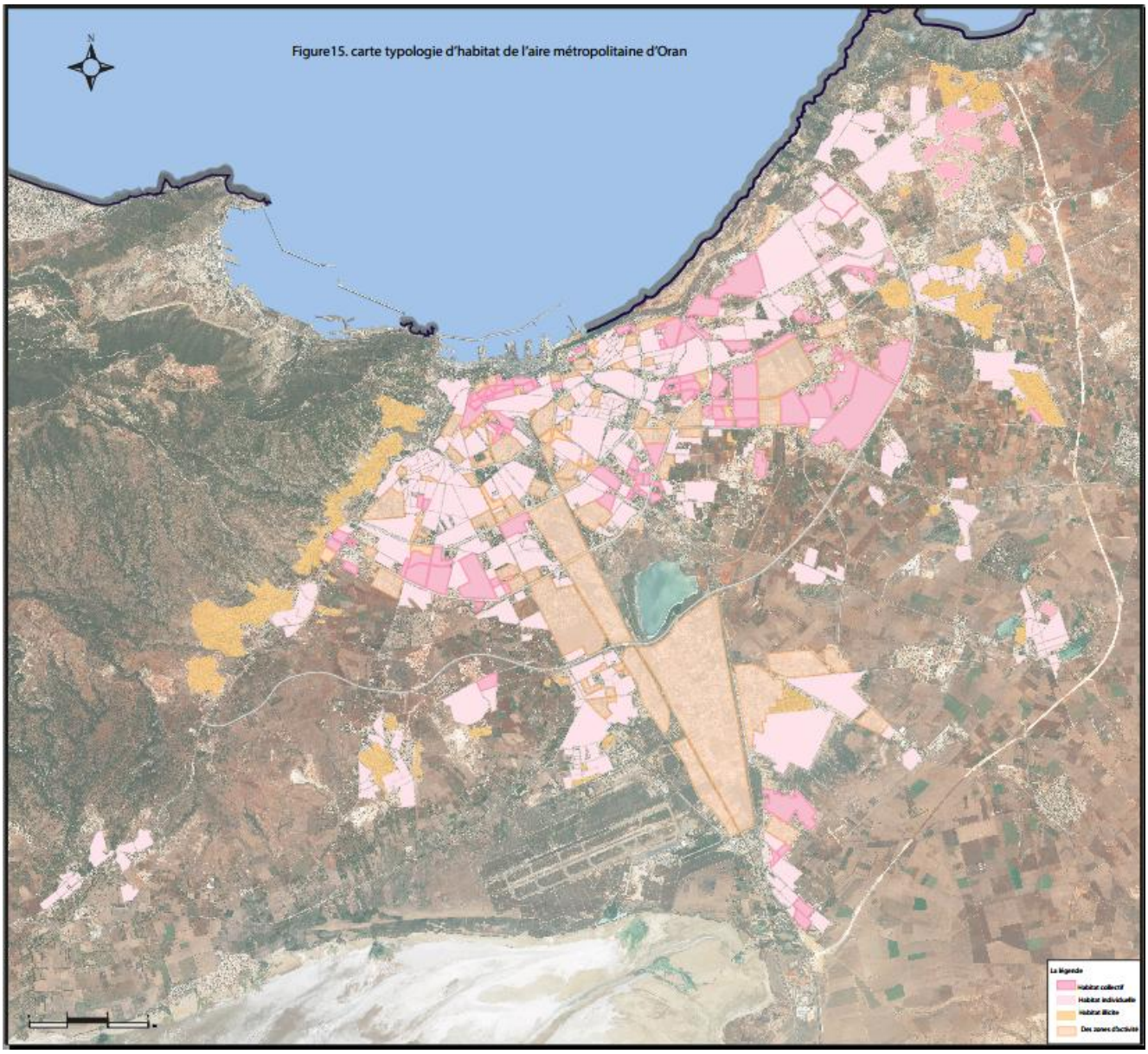


Figure 14.carte typologie d'habitat au niveau de l'aire urbaine d'Oran.Établie par auteur

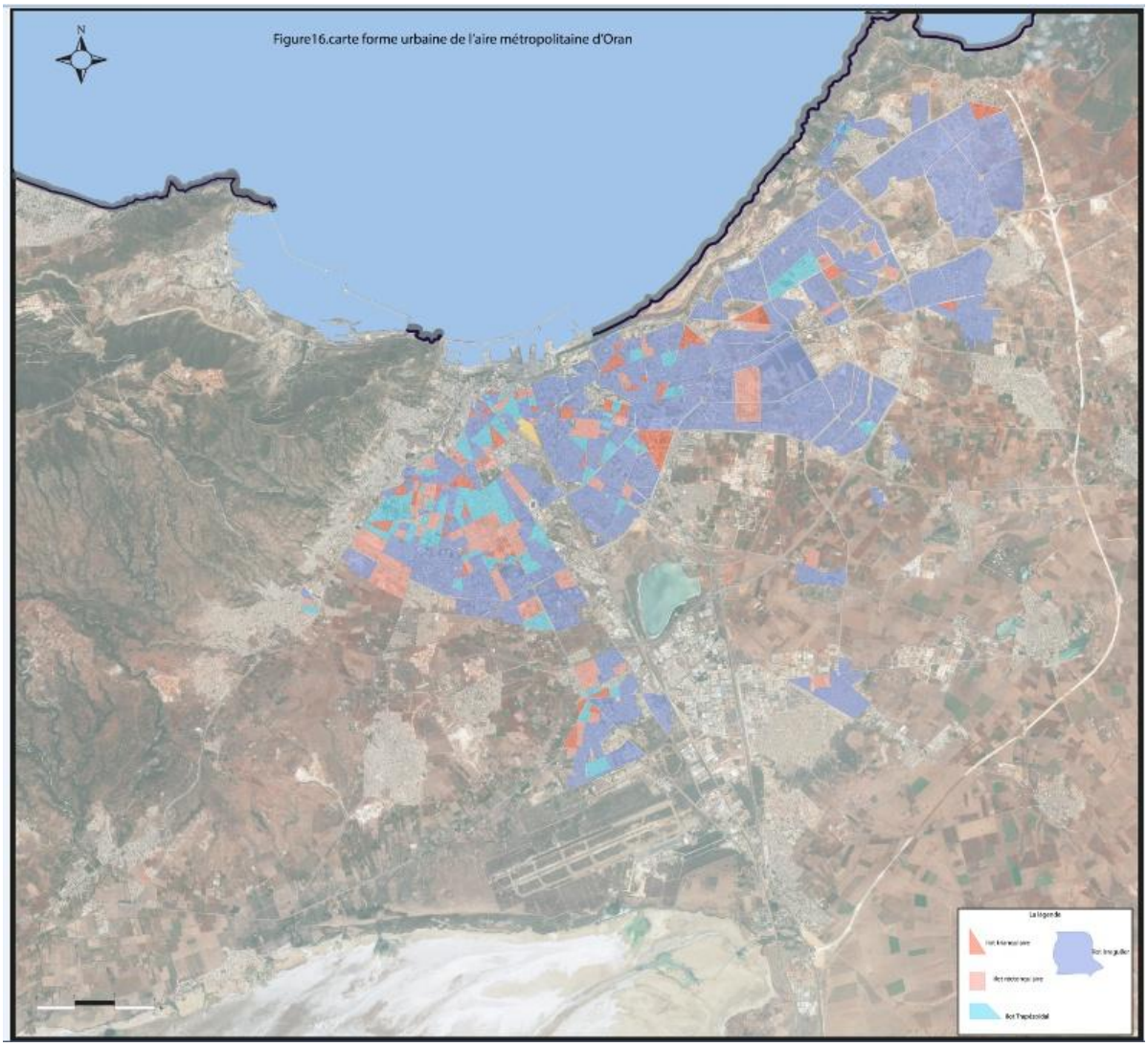


Figure 15.carte de la forme urbaine de l'aire métropolitaine d'Oranétablie par auteur.

2.2.2.3Equipements d'envergure de la métropole.

La métropole d'Oran a une richesse en matière des équipements structurants (culturel, loisir, sportif, éducatif, administratif, service, commercial) ; mais cette richesse est localisé sur la ville mère,cela signe l'hégémonie du centre-ville sur ce type d'infrastructure et la pénurie des équipements (culturel, loisir, service, santé, sportif) au niveau des pole périphérique.

Oran reste pauvre en matière des équipements d'envergure métropolitain par apport unemétropole qui veut arriver à une compétitivité national et international et à anticiper les évolutions, les tendances, lesusages de demain, de développer les modes de vie et s'adapter aux fortes mutations.

a) Les équipements scolaires et universitaires

- Les équipements scolaires :

Le groupement d'Oran regroupe plus de 63 % de l'ensemble des équipements scolaires de la wilaya.

La commune d'Es Senia représente 6,4 % de l'ensemble des équipements scolaires du groupement. Le reste (8,6%), est partagé entre les communes de Bir El Djir et de Sidi Chahmi.[43]

Les établissements du secondaire et de la technique sont concentrés essentiellement dans les communes d'Oran et d'Es Sénia.

La répartition des établissements dans la ville d'Oran, montre l'inexistence de lycées dans la zone Ouest qui connaît un fort peuplement.

-Les équipements universitaires

Le groupement d'Oran par les infrastructures dont il dispose constitue le deuxième pôle universitaire du pays

Cinq instituts de formation supérieure et deux des plus importantes universités du pays y sont implantés.

b) Les équipements sanitaires.

Plus du tiers des équipements sanitaires de la wilaya, tous types confondus, se trouvent au niveau du groupement

[43] Document PDAU 1995

-Les Infrastructures Hospitalières Deux grandes infrastructures existent au niveau du groupement. Il s'agit du Centre Hospitalo- Universitaire d'Oran (CHUO) et de l'hôpital psychiatrique de Sidi Chahmi.

-Les infrastructures extra-hospitalières

Le groupement d'Oran compte 12 polycliniques. La ville d'Oran, à elle seule, totalise près de 92% de ce type d'infrastructure. La commune d'Es Senia vu l'importance de sa population, dispose d'une polyclinique située au chef lieu.

Par ailleurs, le groupement compte 23 centres de santé dont 21 se trouvent dans la commune d'Oran. Les deux autres se situent dans la commune d'Es Senia.

c) Les équipements culturels

La quasi-totalité des infrastructures du groupement est localisée dans la ville d'Oran et plus spécialement l'hyper centre.

Les équipements qui existent sont sous-utilisés ou dévoyés de leur fonction première. Le problème est donc au niveau d'une réelle politique en la matière.

Les différentes infrastructures culturelles du groupement.

- Equipements de formation,écolesdes beaux-arts, Conservatoire,institut régional de musique,salle de danse

- Maisons de jeunes Le groupement compte 5 maisons de jeunes toutes localisées entièrement dans la commune d'Oran ou dans la ville d'Oran. On note ici aussi, l'absence de ce type de structure dans une grande partie de la ville d'Oran. Hors du premier boulevard jusqu'au 3ème périphérique, les seuls quartiers dotés sont ceux de Seddikia et de Fillaoucène. Le quartier de Victor Hugo bénéficie d'une maison de jeunes qui est en cours de construction.

- Centres culturels.

Commune	Centre cult.	Maison de jeunes	Palais culture	Forum jeunesse	Ciné	Musée	Biblio regio-	Biblio. Municip	Théâtre régional
Oran	7	5	1	1	25	1	1	1	1
Sénia	1	-	-	-	-	-	-	-	-
BirE.Djir	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Sidi Chahmi	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Groupement	9	5	1	-	25	1	1	1	1

Tableau 2nombre des centres culturels par commune

d) Les équipements sportifs dans le groupement.

Ce sont essentiellement les grands équipements sportifs qui ont été pris en compte ici. L'inventaire exhaustif montre un sous équipement dans tout le groupement et une concentration de l'existant dans la seule agglomération d'Oran.

Leséquipements administratifs et de service se localisent au niveau de la commune d'Oran, La commune de Bir el Djir occupe la seconde place concernant le nombre de ces équipements.

2.2.2.4Eléments de repères, grandes espaces public et centralité urbaine.

Oran est connue par ces éléments de repères ces derniers se manifeste par des équipements d'envergure métropolitain (Hôtels, palais de congrès, Grande mosquée d'Ibn Badis…)par des sites et monuments historiques(Château neuf, Santa Cruz…) aussi par ces places(Places d'armes…),et par ces grandes espaces publics .Ainsi la centralité urbaine est bien développer au centre-ville par apport au différentes entitéspériphériques, cette centralité soit elle est liée à des espaces publics, soit à des équipements publics ou bien privés, une centralité liée à l'existence d'une offre de commerce et de services.

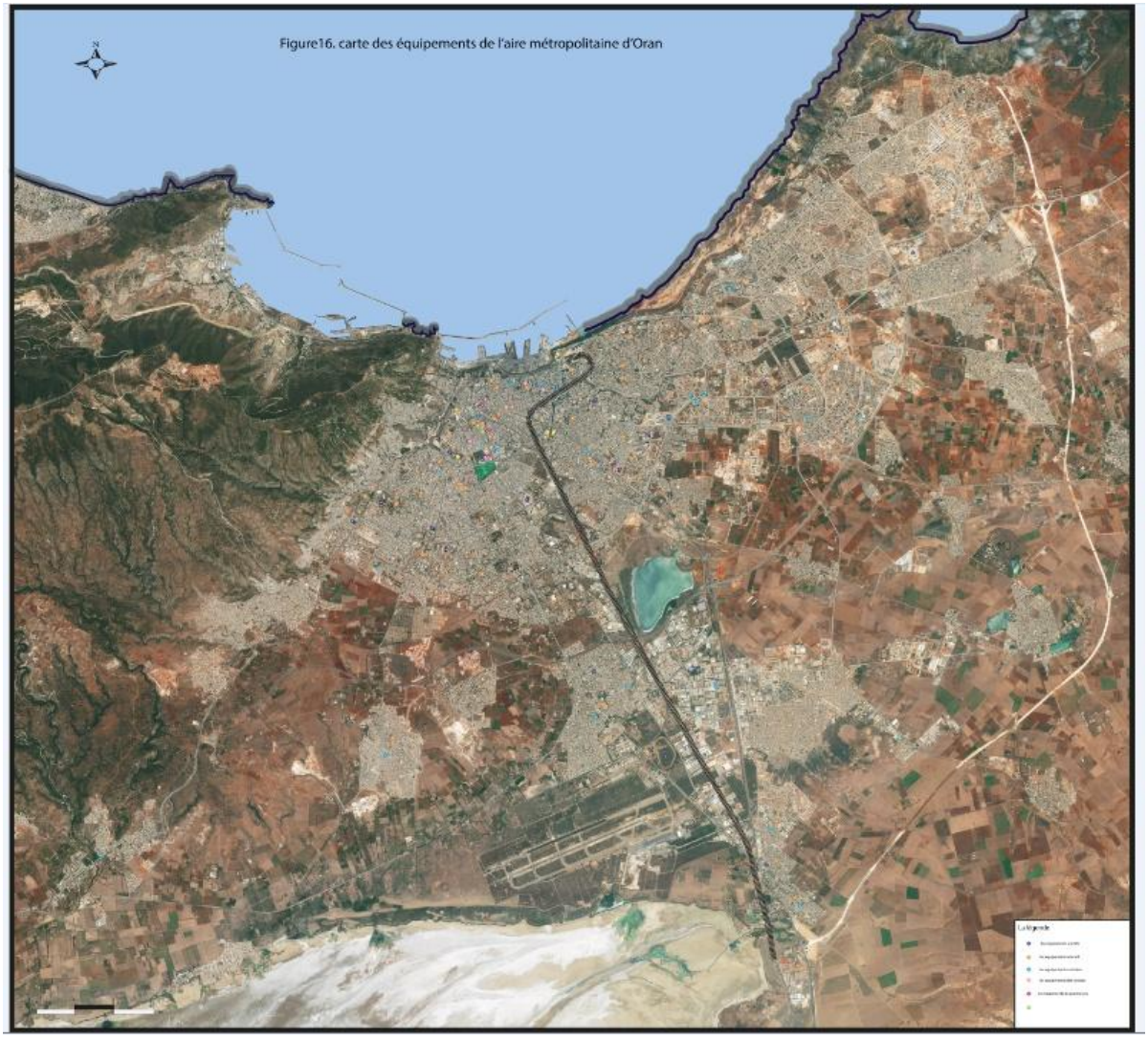


Figure 16.carte d'équipements d'envergure de la métropole.Établie par auteur

2.2.2.5. Les potentiels

Le Potentiel	Exemple de localisation	Impact sur le plan social	Impact sur le plan économique	Impactsur l'environnement
-La morphologie urbaine de la ville d'Oran est de nature composite, elle inclue des espaces urbains hérités des différents occupants qui succédèrent sur le site.	Sidi El Houari.	//	Ces espaces différents peuvent mener à développer l'économie de la ville par l'amélioration de la rentabilité de secteur touristique	//
Le centre-villea une richesse en matière des équipements dans tous les domaines.	La ville d'Oran	-l'offert d'un bon mode de vie -le confort -série de commodité - La cohésion sociale -libres accès aux équipements	nombre d'emploi élevé. Encourage l'installationdes entreprisesà proximité -l'offre de services et la viabilité des entreprises. chaînes de l'offre locale	//
L'existence des espaces publics au niveau du centre-ville.	Le centre-ville	La mixité sociale -La proximité entre les groupes sociaux et es générations	//	//

Tableau 3 potentiels de la morphologie urbain de l'aire urbain. [44]

2.2.2.6. Les Contraintes.

Problèmes	Exemple de localisation	Impact sur le plan social	Impact sur le plan économique	Impact sur l'environnement
la densification de l'espace rural par l'implantation des logements collectifs sans qu'il y soit l'aménagement des espaces extérieurs ni l'accompagnement des équipements.	Les périphéries	-La naissance d l'exclusion sociale - L'incohésion sociale -La marginalisation	Taux de chômages élevé Dés-encouragement Les entreprises de s'installer au niveau de périphérie	
Extension de la ville est bloquée vers l'ouest et le nord à cause des contraintes naturelles.		//	//	Consommation des terres agricoles.
Prolifération de périphéries informelles sous forme d'habitat précaire.	-Ain Baida -Nedjma			//
la discontinuité du tissu urbain et l'éparpillement résidentiels.	Sidi Maarouf	//		//

Tableau 4 problèmes de la morphologie urbain de l'aire urbain.

[44] Source auteur

Problèmes	Exemple de localisation	Impact sur le plan social	Impact sur le plan économique	Impact sur l'environnement
Les nouvelles périphéries s'implantent dans les territoires plus lointains et séparé de la ville.	Les périphéries			
concentration des équipements structurants dans hyper centre, un déficit en matière des équipements au niveau des communes voisines tel que**: es senia, el karma, Bireldjir**	Les périphéries	La naissance d l'exclusion sociale - L'incohésion sociale -La marginalisation	Taux de chômages élevé Dés-encouragement de PME d'ancrer au niveau de périphérie	-des déchets polluants -La pollution qui est le résultat hégémonie de la voiture
Manque des équipements culturels, sportifs et de loisirs….	Les périphéries	L'inconfort Eclosion des fléaux sociaux	//	//
Manque des espaces publics et naturels au niveau de périphérie	Les périphéries	Le non renforcement du lien social	//	Marginalisation de la biodiversité qui est le garant d'un équilibre écologique

45

Tableau 5 problèmes de la morphologie urbain de l'aire urbain

2.2.2.7 En conclusion :

Oran a connu une croissance urbaine important à travers les siècles, d'après l'analyse de sa tissue urbaine et sa modèle de croissance on a remarqué qu'elle s'est développé selon un modèle radioconcentrique.

à partir de la troisième périphérique l'urbanisation se fait selon un processus de diffusion radiale en taches éparpillés, ce processus a mené d'apparition de nombreux entités qui sont mal rattachés ou non rattachés avec la ville mère, aussi le développement urbain dans la périphérie d'Oran a été marqué par la prolifération des quartiers précaires qui défigurent le paysage urbain et qui compliquent l' extension urbaine.

Autant ces zones périphériques subissent d'insuffisance liée à des équipements structurants (santé, loisir, sport…) et d'infrastructure urbaine qui sont essentiels pour diminuer les dépendances et le rattachement fonctionnels par apport à la ville mère et créer une certaine centralité et attractivité pour ces zones, ce déséquilibre entre la ville d'Oran et les périphéries mène à une absence de l'équité sociale et la marginalisation et l'exclusion sociale.

[45] Source auteur

2.2.3Etude d'infrastructure de transport et mobilité urbaine**.**

2.2.3.1 L'infrastructure routière :

Oran dotée d'un réseau routier relativement dense permettant la circulation et la mobilité sur son territoire.

Oran est connectée par un réseau routier national réparti sur l'ensemble de son territoire permettant la connexion avec les wilayas limitrophes.

Le réseau routier d'Oran se compose de trois catégories de routes :

- Les voies primaires :[46]

Le premier périphérique : il se compose du Boulevard Colonel Lotfi dédoublé par l'Avenue Ben Boulaid, Avenue Cheikh Abdelkader, Boulevard Colonel Ahmed Ben Abderrezak et de la rue LahcèneMimouni. Sur tout son tracé, cette ceinture présente de bonnes caractéristiques géométriques.

Le deuxième périphérique : il est formé du boulevard Farès El Houari, des avenues Belguendouz Larbi, MekkiKhelifa et Khiali Ben Salem. Avec des caractéristiques géométriques moyennes (changement des sections de profil en travers), ce boulevard traverse des zones d'habitat très denses dont les voies de desserte lui sont directement reliées diminuant ainsi de son rôle de ceinture périphérique.

Le troisième périphérique : traversant tangentiellement les ZHUN du Sud-ouest jusqu'à la liaison Est, il offre jusqu'à présent les meilleures caractéristiques géométriques sur tout son itinéraire.

Le quatrième périphérique: entre Es Sénia et la ville d'Oran

La pénétrante RN2 : son tracé urbain est représenté par l'avenue Emir Khaled. En cours de dédoublement. C'est la principale liaison avec l'extrême Ouest du pays (Tlemcen, Maghnia) et le Maroc.

Les pénétrantes RN2A et RN4 : prolongées respectivement par l'Avenue de l'ANP, l'Avenue des Martyrs et l'Avenue Delmonte, elles assurent la liaison entre les communes d'ORAN et d'Es-Senia.

La pénétrante RN11: composant le tracé urbain de l'Avenue Aspirant Hammou Mokhtar et d'une partie du boulevard Med Boudiaf, c'est la liaison Oran-Arzew.

[46] PDAU d'Oran 1995

La pénétrante CW83 (ex CW32) : relie la commune de Bir El Djir à la ville d'Oran par le prolongement de l'Avenue BouguerriKhelifa.

La pénétrante Sud-Ouest (Ras El Ain) :elle canalise le trafic venant de l'Ouest et du Sud-Ouest vers le port.

La pénétrante Ouest (corniche Ouest) : Cette route est la seule qui relie la corniche Ouest au reste du groupement.

-Les voies secondaires :

Ce sont des voies assurant des liaisons dans le réseau primaire on site :

- **Le CW 33 :** assure la liaison entre la RN2 (Messerghin) et la RN2A (Es-Senia).

- **Le CW 35 :** assure la liaison Sidi Chahmi à Oran par le biais du réseau primaire.

- **Le CW 73 :** relie Ain-Beida au réseau primaire (4° périphérique)

- **Le CW 74 :** relie la zone des Hassi au réseau primaire CW83.

- **Le CW 75** : est le prolongement de la route des falaises et assure la liaison Est entre Oran et Douar Belgaid.

- Les voies tertiaires :

Ce sont les voies de dessertes, existantes surtout en milieu urbain, qui jouent le rôle d'irrigation des voies secondaires et assurent les liaisons inter-unités. Elles sont le prolongement des voies secondaires et primaires en milieu urbain.

Les infrastructures d'accueil et de traitement de voyageurs.

En matière d'infrastructure d'accueil de voyageurs Oran compte trois gares routières (cité Yaghmoracen, les castors, Hamrie), une gare ferroviaire et trois stations de taxi interurbain.

2.2.3.2 Les infrastructures ferroviaires.

Oran dispose un réseau ferroviaire mène vers Bechar, Ain témouchent et Alger.

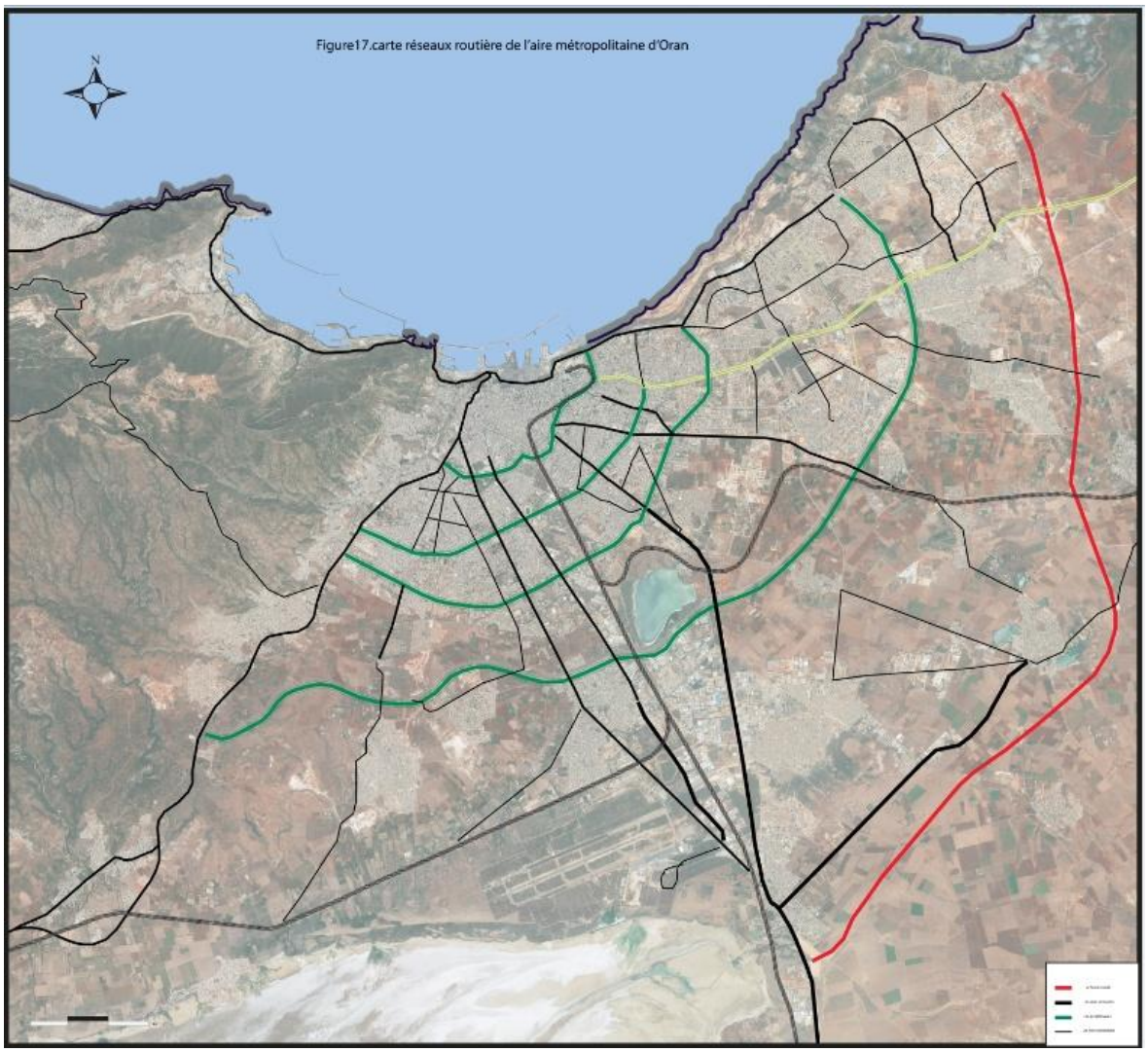


Figure 17.carte d'infrastructure routier.Établie par auteur

2.2.3.3 Les infrastructures par câble.

Tramway et métro :

-La ligne de tramway débute de puis l'université d'Es senia pour aboutir à sidi Marouf en passant par la zone des instituts , Harha Mohamed , Medina el Djadida ,la place du 1 novembre et l'université d'USTO .

-La première ligne d'extension début à Bouakal pour aboutir au centre-ville.

-Le tracé relié avec le terminus de la 1ère ligne du tramway d'Oran se divise au Rondpoint HAI YASMINE en deux lignes : extension A et extension B. La première dessert Bd Pépinière, Centre des Congrès et puis s'oriente vers Cité Belgaid. La deuxième passe par Cité Administrative, Boulevard Millenium, Complexe Olympique d'Oran et Cité Université Belgaid et se joint à l'extension A.[47]

-Deux lignes Métro : première ligne débute de puis les amandierspour aboutir àPoleuniversitaire.Deuxième ligne débute de puis le ChâteauxNeuf Gare multimodale pour aboutir Sidi Maarouf.

2.2.3.4 L'infrastructure portuaire.

Oran dispose d'une importance façade maritime, ainsi elle a une structure portuaire mixte traduit parun port mixte de pêche, commerce et qui assure le transite de voyageurs (vers l'Espagne et la France)

2.2.3.5 L'infrastructure aéroportuaire.

Concernant l'infrastructure de transport aérien, Oran dispose l'aéroport d'Es Séniaqui se considère un carrefour des voies de communication aussi bien dans l'espace maghrébin, méditerranéen, européen, qu'une ouverture sur le continent africain. Il permet également, par ses dessertes intérieures, de désenclaver un arrière-pays qui s'étend jusqu'au Sahara qu'il ouvre, par la même, au tourisme national et international.

Desserte intérieure d'Oran : Alger - Annaba - Constantine - Ouargla - Hassi Messaoud - Adrar - Béchar- Ghardaîa -

Desserte internationale : Paris - Marseille - Lyon - Toulouse - Barcelone - Alicante - Djedda, Istanbul.

[47] Document de STRAM

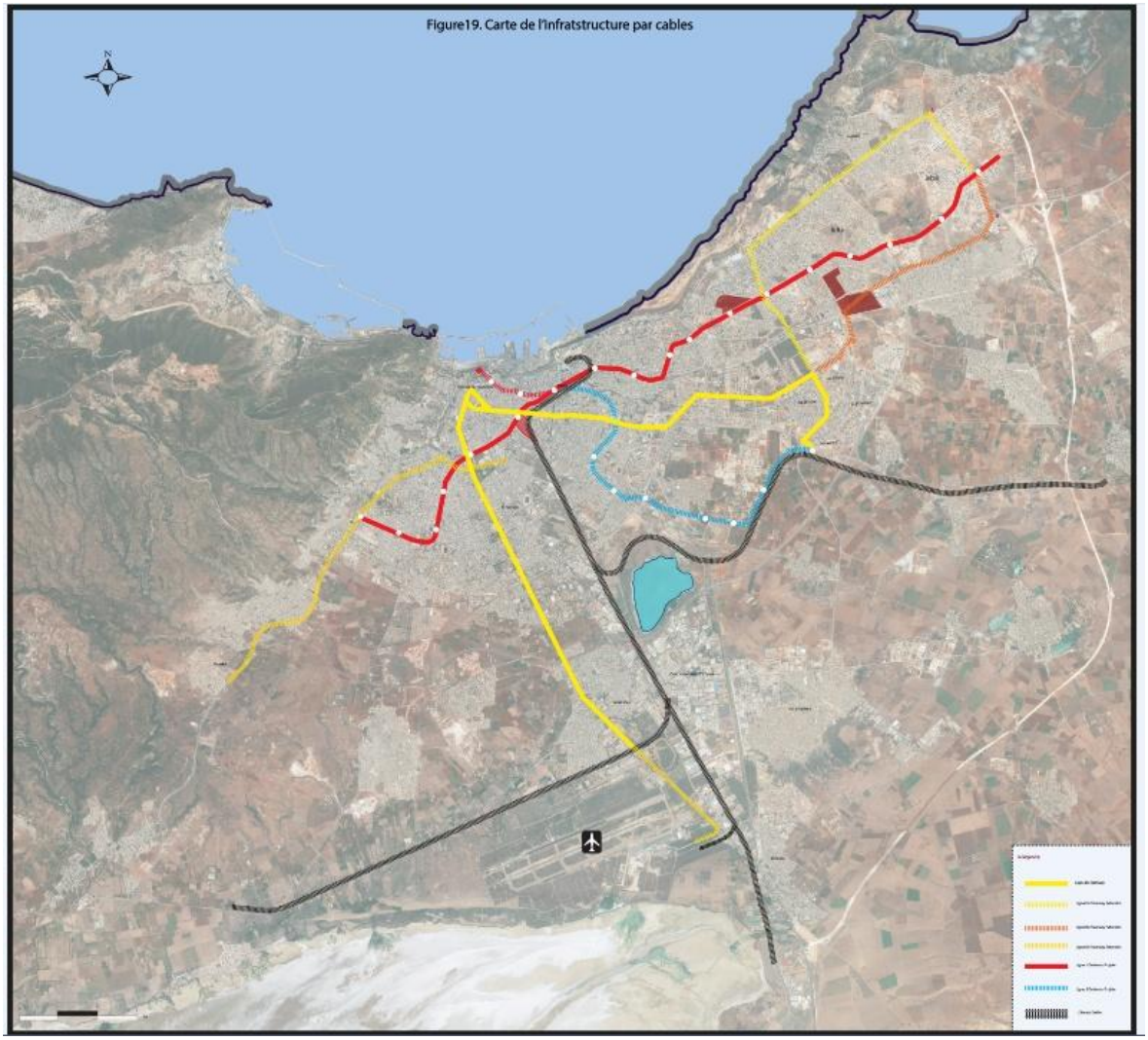


Figure 18.carte d'infrastructure par câble.Établie par auteur

2.2.3.5Potentiels.

Le Potentiel	Exemple de localisation	Impact sur le plan social	Impact sur le plan économique	Impact sur l'environnement
Oran dispose une infrastructure routièrecomplète.	L'aire urbaine	//	Favoriser les échanges.	//
Le 4eme boulevard périphérie et la rocade projetée.	/	//	Favoriser les échanges Intégrer desactivitéscommerciales	//
Le centre ville est bien desservi en matière de transport public.	Le centre ville.	Faciliter le déplacement de citoyen	La croissance de taux d'emploi.	//
Les réseaux de tramway et de métro.	//	Faciliter le déplacement de citoyen, la sécurité	Profiter de projeter des quartiers d'affaires	Diminuer la pollution.
Aéroport d'Es sénia et le Port	//	//	Elargir a communication	//

Tableau 6 potentiels de l'infrastructure de l'aire urbain[48]

2.2.3.6 Les contraintes.

Lesproblèmes	Exemple de localisation	Impact sur le plan social	Impact sur le plan économique	Impact sur l'environnement
Les réseaux de voiries sont plus chargés et saturés	Le centre ville	l'embouteillage Le retard quotidien		La pollution
L'encombrement quotidien	Le centre ville	//	//	La pollution
Manques des aires de stationnements.	Le centre ville	//	//	//
La 4eme et la 5eme Rocade vont accélérer l'étalement urbain.	//	//	Difficulté de développer l'activité économique pour ces zones	Consommation des terres agricoles
Les occupants des zones périphériques subissent les conditions de déplacements difficiles.	Les périphéries	La marginalisation	//	//
Le Tramway par son tracé actuel et ces lignes projetées valorisent des zones en excluent d'autre où les résidents continuent à dépendre le bus.	//	Long trajet pour les voyageurs	//	//

Tableau 7 les problèmes de l'infrastructure de l'aire urbaine[49]

[48] Source auteur
[49] Source auteur

Les problèmes	Exemple de localisation	Impact sur le plan social	Impact sur le plan économique	Impact sur L'environnement
La desserte de l'aéroport d'Es sénia reste très faible comparativement à celui d'Alger	//	//	Obstacle sérieux à l'implantation des entreprises	//
Le port d'Oran crée une forte nuisance et un Bouchon résultant du transit des marchandises par le centre-ville, elles produisent en effet des transports par camions qui convergent vers le port à travers toute la ville.	//	//	Empêcher de profiter de ce port par le transformer en port de plaisance.	La pollution

Tableau 8 les problèmes de l'infrastructure de l'aire urbaine[50]

2.2.2.7 En conclusion :

L'infrastructure de transport a une grande importance qui permet de satisfaire un besoin de déplacement, d'impulser une dynamique de développement territorial,c'est un élément de puissance économique et par sa fluidité est considéré l'une des indices marquant de l'attractivité des villes.

Oran malgré son patrimoine d'infrastructure et les propositions pour renforcer le maillage infrastructurel, elle subit d'un handicap sur ce système à surmonter. L'analyse de son système d'infrastructure nous a permis à constater certains incohérence au niveau de maillage routier, ainsi que la forme radio concentrique a engendré l'hégémonie de l'hyper centre sur l'ensemble de tissus urbains subséquemment les problèmes de congestion de la circulation, de stationnement et la pollution vont multiplier, aussi la supériorité de cantre ville en matière del'offre de transport est carrément perceptible par apport aux zones périphérique qui souffrent de problèmes liés aux insuffisance de transport collectif et qui sont à la fois non raccordées ou mal raccordées au transportpublic et concernant l'infrastructure portuaire et aéroportuaire Oran reste pauvre de desserte international.

L'infrastructure de transport est un élément essentiel pour entrainer Oran à une métropole de compétitivité national et international, pour développer son secteur économique (Industrie, tourisme, aspiration des entreprises) ,pour assurer la cohésion social et éviter la marginalisation ses entités périphériques

[50] Source auteur

2.2.4Etude économique**.**

2.2.4.1 La Population.

AGGLOMERATIONS	Surface	POP AU 31/12/2010	Taux %
ORAN	6 400 ha	671576	59,4
Bir El Djir	32,46	166240	16,3
Sidi Chahmi	69,50	25610	10,6
Es Senia	48,51	46943	8,9
El Karma	63,55	20943	2,4
Messerghin	428,28	13432	2,4

Tableau 9 La population en 2010

Selon le tableau et le graphe qui représente la répartition de population pour chaque commune, on remarque qu'il ya a des disparités spatiales de distribution de la population, ainsi la répartition des densités par commune nous indique qu'il y a deux catégories de communes selon la densité :

-Des communes à forte densité tel que : Oran, Bir El Djir, Sidi Chahmi, Es Sénia.

-Communes à faible densité comme Mesreghin.

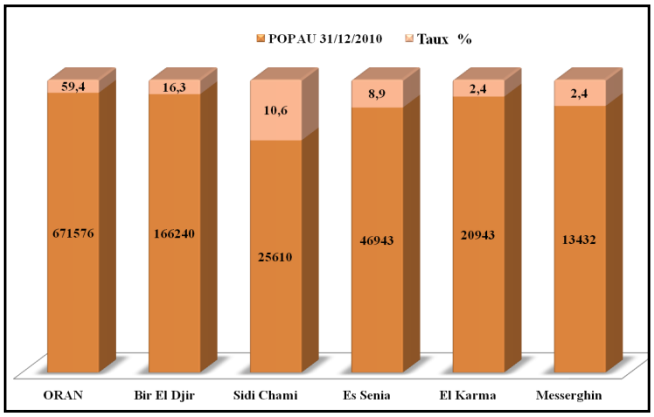


Figure 19.Répartition de la population de l'aire urbaine par commune.

2.2.4.2Les facteurs de croissance

a) Le secteur primaire : Les terres agricoles occupent plus de 50 % de la superficie totale du groupement, ce qui constituent une assiette de plus de 13 000 ha.

- Les terres occupées par les forêts, maquis, et les terrains improductifs représentent 18 % du total soit 4 500 ha. Ces terres sont réparties à égalité entre les deux catégories.

-L'occupation du sol du territoire de la commune de Es-Senia est à dominante agricole, en majorité céréalière. L'espace bâti occupe plus de 20 % de la surface totale.

-L'espace agricole dans la commune de Bir El Djir est dominé par des cultures annuelles, essentiellement la céréaliculture. Les cultures maraîchères et vergers (agrumes, pépinières, et oliveraies) n'occupent qu'un espace réduit.

-La majorité de territoire de la commune de Sidi Chahmiest constituée de terrains agricoles.

-L'agriculture est la principale activité économique de la commune de Misserghin sur une superficie agricole totale (SAT) s'étend sur 12359 Ha et la superficie agricole utile (SAU) couvre 4799. [51]

b) Le secteur secondaire :

La fonction industrielle est relativement peu développée dans le groupement d'Oran. Parmi activités industrielles exercées dans le groupement, on retrouve : les industries agro-alimentaires (Minoteries**, industries de la conserve, industrie vinicole, huileries, brasseries)** et les industries du textile et des cuirs les industries amont de l'activité agricole telles que l'industrie des engrais et produits phytosanitaires, l'industrie du verre, les industries sidérurgiques, métalliques ainsi que l'industrie des matériaux de construction.

[51] Document PDAU 1995

Branche d'activité	Nbre activité	%	Nbre effectifs	%
Mines et carrières	9	0,20	Non déterminé	-
ISMME	322	10	1755	11,26
Mat.const.céramique, verre	132	4,10	540	3,47
Ind.Chimie, caoutchouc, plast.	173	5,35	1921	12,32
Ind. Agro-alimentaire	746	23,10	2828	18,15
Ind.textiles,bonneterie, confection	530	16,40	3275	21
Ind. cuirs et chaussures	417	13	2614	16,78
Ind.bois, papier, liège	591	18,30	2137	1371
Divers	309	9,55	516	3,31
Total	3229	100	15586	100

Tableau 10 Répartition des entreprises industrielles privées selon la branche d'activité

Branches d'activités économiques	Nombre d'établissements	Effectifs	%
Energie	3	573	7,1
Chimie- caoutchouc – plastique	2	264	3,2
I.S.M.M.E.	5	1783	22,3
Industries agro–alimentaires	7	1541	19,3
Textiles	3	1524	19,1
Mat. de construction - Verre	4	1371	17,1
Bois, papier	3	485	6,0
Cuirs et chaussures	2	437	5,4
TOTAL	29	7978	100

Tableau 11 Répartition des entreprises industrielles privées selon la branche d'activité[52]

[52] Document PDAU

Les Zones Industrielles d'Es Senia : Près de 70% des établissements implantés sont à caractère productif, ce qui confirme le caractère industriel de ces zones même si en terme de superficie, ceux-ci représentent moins de 60% de la superficie totale occupée.

L'emploi : Les zones industrielles d'Es-Senia emploient environ 10000 personnes, La distribution de l'emploi entre les trois zones est à peu près équilibrée

En termes d'offre d'emploi, c'est principalement la commune d'Oran qui aura profité du développement des zones industrielles d'Es Senia, au détriment de la commune d'Es Senia elle-même et des communes avoisinantes : El Kerma, Tlélat, Sidi Chahmi.

Les zones d'activités: Les zones d'activité ont été créées dans les années quatre-vingt. Leur objectif est mettre en place des infrastructures favorisant la création d'emplois, trois (3) zones sont localisées dans le groupement d'Oran d'une superficie totale de 182 ha.

d) Le secteur tertiaire :

-La fonction commerciale :

La majorité des grandes activités du groupement sont héritées de la période coloniale; c'est ainsi que la fonction commerciale reste la fonction principale de la ville d'Oran.

Activité	C . Oran	C. Bir El Djir	C. Es Senia	C. Sidi Chahmi	Le groupement
C. détail	95,6	1,0	2,1	1,3	100,0
C. gros	97,7	1,4	0,6	0,3	100,0

Tableau 12 répartition des activités commerciales dans les communes

-Les services : Les services représentent une part importante dans l'activité du groupement. Transport et administration non compris, ils représentent plus de trois mille établissements, en majorité privés, et un effectif évalué à environ à 10 000 personnes. Comme les établissements de commerce, ils sont concentrés dans la commune d'Oran.[53]

[53] PDAU d'Oran1995

Activité	C. Oran	C. Bir El Djir	C. Es Senia	C. Sidi Chahmi	Total
Services	96	1,1	2,3	0,6	100
Transports	94,9	2,0	2,6	0,5	100
TOTAL	95,6	1,2	2,2	1,0	100

Tableau 13 Répartition des établissements de services selon la commune

La fonction Portuaire : Le port d'Oran assuré trois fonctions principales: un important port de transit de marchandises desservant la région Ouest de l'Algérie(les céréales, produits alimentaires, les matériaux de constructions et les produits pétroliers…), un port de voyageurs et un port de pêche (Oran possède de grande potentialités dans le domaine de la pêche, malgré l'abondance de poissons migrateurs L'activité de la pêche reste faiblement développée)

La fonction aéroportuaire : l'aéroport constitue un outil de communication primordial et à ce titre, il est un atout certain pour le développement économique urbain.L'aéroport d'Es Senia est un carrefour des voies de communication aussi bien dans l'espace maghrébin, méditerranéen, européen. Il assure l'accessibilité à la ville, tout particulièrement son accessibilité internationale; or, celle-ci est un facteur essentiel dans le choix d'implantation pour un nombre croissant d'entreprises.

Les PME[54]

Groupes de branches	2008	%	2009	%	2010	%
Services	8752	58,48%	9631	58,48%	10416	58 ,54%
Bâtiments et travaux publics	3249	21,71%	3702	22,48%	4110	23,10%
Industries	2503	16,73%	2659	61,14%	2777	15,61%
Agriculture et pêche	424	2,83%	438	2,66%	446	2,51%
Services liés à l'industrie	37	0,25%	40	0,24%	44	0,25%
Total	14965	100%	16470	100%	17793	100%

Tableau 14 Evolution et répartition des PME Oranaise par groupe de branche

[54] Mémoire Magister : Stratégie de développement des PME et le développement Local

Selon le tableau on remarque que plus de la moitié du total des PME existantes activent dans la branche des services, le secteur de bâtiment et des travaux publiques occupe la seconde places, on dernier on trouve l'agriculture, la pêche et la branche des services liées aux industries.

Daïra	Nombrede PME	%
Oran	10980	61,71%
Es sénia	1997	11,22%
Bir ElDjir	1738	9 ,77%

Tableau 15 Répartition des PME oranaises par Daïra

Selon le tableau on remarque la concentration des PME dans l'agglomération urbaine à forte densité de population, lapremièredaïra d'implantation est Oran (la plupart des PME sont spécialisées dans l'activité commerciales, en seconde place on trouve la daïra d'Es Sénia, BirElDjir vient en troisièmeposition (La majorité sont spécialisées dansles secteurs des bâtiments et travaux publics)

e) La main d'œuvre qualifiée.

Oran compte un pôle universitaire important :

L'Université d'Es-Senia : Spécialisée à la fois dans les sciences exactes expérimentales et dans les sciences sociales et humaines on trouve aussi Le deuxième site qui se trouve à cheval entre Oran et Es Senia et qui se compose de l'IGMO, L'ISE, l'IGCMO, l'ENSET, l'INESM,faculté des lettres des langues et des arts.

L'USTO (Université des Sciences et Technologies d'Oran) : Spécialisée dans la formation technique et technologique, Faculté de sciences humaines et civilisation islamique.

Université Belgaid : Faculté de la terre, de la géographie et de l'aménagement du territoire, de Droit.

La métropole Oranaise dispose d'un seul centre de recherche de niveau national : Le Centre de Recherche en Anthropologie Sociale et Culturelle (ExURASC) qui se trouve dans la zone des instituts.

-En outre l'aire métropolitaine comporte plusieurs centres de formation professionnelle (CFPA)et desInstituts nationaux spécialisés de la formation professionnelle (INSFP).

2.2.3.3 Facteur d'attractivité touristique.

Oran à des potentialités touristiques important ces potentialités sont les suivantes :

Espace touristique récréatif : Le flanc Ouest du Murdjadjo constitue l'élément principal de cet espace récréatif, La ville compte également d'autres attractions touristiques telles que les grottes, les balcons de Santa Cruz offrant une vue panoramique

Espace touristique balnéaire : En matière de tourisme balnéaire on peut affilier à Oran le littoral la façade maritime qu'elle contient

Patrimoine historique, cultuel et culturel : Le musée d'Ahmed Zabana, le Théâtre national, la Bibliothèque, théâtre de verdure, musée, ancienne ville d'Oran, quartier de Sidi El Houari, jardin municipal, sites et monuments historiques.

Tourisme urbain (Hôtellerie et restauration)

Les infrastructures touristiques se trouvent à Oran sont suffisantes et spécialiséespour une clientèle touristique, la capacité d'accueil des infrastructures touristiques est de 66 hôtels 33 hôtels classés ,34 restaurant classées et 61 agences de voyages.

On cite :L'hôtel Le Méridien (il est disposé de palais des congrès,23 salles de réunions et un auditorium pouvant accueillir jusqu'à 3000 participants.),L'hôtel Sheraton (Dispose d'installations de conférences et de banquets),Le Royal Hôtel,L'HÔTEL IBIS…



Figure 20.Hôtel Le Méridien.



Figure 21.Hôtel Shératon.



Figure 22.Hôtel royal.



Figure 23.Hôtel IBIS.

Les équipements culturel : La quasi-totalité des infrastructures est localisée dans la ville d'Oran et plus spécialement l'hyper centre (Cinéma, Bibliothèque, centre culturel…)

2.2.4.3 Les potentiels.

Potentiels	Exemple de localisation	Impact sur le plan social	Impact sur le plan économique	Impact sur l'environnement
Un potentiel agricole important et l'opulence de pêche.	-Mleta -Es sénia	/	Intégrer des agropoles, le haussement des rendements agricoles, Développer la fonction de pêche.	/
Ressources touristiques importantes (centre historique, sites historique, Les grottes de mordjadjo, Le Litoral,Baie de canastel).	-Centre ville -Sidi El Houari -Canastel -Frand de mer	/	Développer des programmes mixtes, riches en matière de tourisme urbain, culturel, et activités artisanales.	Offre un espace écologique et de détente.
L'existence d'un important réservoir de main d'œuvre qualifiée.	-Oran -EsSénia -USTO -Belgaid	Parvenir à une catégorie de populations caractérisées par niveau supérieur.	Profiter et bénéficier de cette main d'œuvres qualifié dans le développementendogène d'Oran	/
La concentration des grands équipements publics à Oran	-Centre ville	-Fournir aux entreprises et à lapopulation des services multiples.	-Persuader les entreprises d'investir à Oran. -Offre des services de qualitéaux entreprises.	/
Position stratégique, niveau d'accessibilitéavantageux (port, aéroport, Route).	-Oran -Es sénia	-Elargir la communication avec les villes avoisinantes, l'Europe Le Maghreb.	Augmenter le chiffre d'affaires Partager des fonctions et des services avec le monde	/
Oran dispose des fonctions industrielles etcommerciales important.	-Oran -Es Sénia	-Diminuer le taux de chômage Offre d'emploi.	Accueillir les investisseurs productifs Intégrer des pôles de recherches	/
Infrastructure touristique de qualité (Hôtels, palais de congrès, théâtre).	-Centre ville -EL Akid Lotfi	- La mixité sociale.	Charmer les touristes Développer d'autres activités autour ces infrastructures.	

Tableau 16 potentiels de l'économie de l'aire urbain [55]

[55] Source auteur

2.2.4.4Les contraintes.

Problème	Exemple de localisation	Impact sur le plan social	Impact sur le plan économique	Impact sur l'environnement
La fonction agricole mal développé et problème de consommation des terres agricoles due à la prolifération des petites entités	-Es Sénia -Sidi El Chahmi Mesreghine	/	Pénuriede la productivité agricole.	Empiétement des terres agricoles.
Concentration des PME dans certaines communes.	Oran Bir El Djir Es Sénia	Taux de chômage élevé dans certaines communes.	la défaillance de la compétitivité locale.	/
La majorité des PME activent dans l'activité de service, de fonction bâtiment et des travaux publique.	Oran Bir El Djir Es Sénia	/	Le recul de la valeur de l'activité industrielle, agriculture Et pêche.	/
L'offre de port reste inferieur par apport un port de métropole.	Le port d'Oran	/	Empêchement de développementéconomique.	
Manque d'infrastructure touristique et récréative.	Les périphéries	L'absence d'attractivité touristique.	L'absence d'attractivité touristique.	
L'abondance des monuments historiques et des sites archéologique.	Sidi El Houari		La carence de tourisme culturel.	//

Tableau 17 les problèmes de l'économie de l'aire urbaine [56]

2.2.4.5 En conclusion : L'économie est un élément essentiel pour aller vers le développement des villes, il occupe un endroit indispensable pour assurer la visibilité des métropoles sur la scène mondiale.

Oran malgré ses potentiels économiques n'arrive pas à renforcer son rayonnement et sa visibilité internationale, à anticiper les évolutions économiques et à absorber le taux de chômage élevé au niveau des périphéries, cela revient en premier lieu : à un secteur industriel et des activités agricoles peu développés, des sources touristiques mal d'exploitées, un manque d'infrastructure touristique, ainsi que des PME activent dans certains activité en détriment les autres secteurs aussi l'offre de port et de l'aéroport reste pauvre. Ces problèmes va bien sur empêcher la construction d'un territoire compétitif, menacer ledéveloppementéconomique d'Oran et limiter son attractivité pour les entreprise extérieur et pénalise aussi les entreprises de territoire qui veulent conquérir des marchés internationaux

[56] Source auteur.

2.2.5Etude du paysage naturel et environnement.

Oran s'insère dans un ensemble physique plus vaste et hétérogène et offre un site naturel ouvert sur le monde extérieur par la présence des baies d'Oran et d'Arzew, une zone littorale avec ses caractères topographiques, une longue et vaste dépression limitée au Sud par des reliefs du Tell et occupée dans sa partie Nord par de petits massifs littoraux.

a) **Les grandes unités topographiques**[57]

L'aire métropolitaine oranaise occupe essentiellement des unités de plateau et de plaines enserrées entre les petits massifs côtiers du Nord qui s'étendent d'Ouest en Est et la Sebkha et ses bordures au Sud. Plusieurs unités physiques homogènes peuvent être distinguées sur cet espace :

Des portions des reliefs littoraux (DjbelMurdjadjo au Nord-Ouest qui culmine à 576 mètres s'allonge jusqu'au-dessus de la Baie de Mers El Kébir, la retombée Ouest de DjbelKhar à l'Est un petit relief à peine plus haut que large 611 m).

Le plateau d'Oran au centre et qui descend vers le Sud-Ouest

Les plaines d'Es Sénia et de Sidi Chahmi au Sud-est et La plaine de la M'léta à l'Ouest occupée en grande partie par la Sebkha d'Oran est la plus importante de la région (plus de 150 Km 2). C'est une vaste dépression fermée, sublittoral dont l'altitude absolue dans sa partie centrale ne dépasse pas les 80 mètres.

b) Le réseau hydrographique et les eaux superficielles.

Le réseau hydrographique est bien développé sur le Murdjadjo. Le versant Sud est entaillé de profonds oueds à versants raides.

Un réseau, de petits chabets, descend du flanc Ouest vers l'agglomération d'Oran et la plaine d'Es Sénia.

Du Sud-Ouest vers le Nord-Est nous pouvons noter : Oued Chabane, Oued Metfouia, ChabetHarmann, ChabetCassleth, Chabet Ras El Ain. Ils se rejoignent en aval pour donner l'Oued Rouissata qui se perd doucement vers la Daya Morsly.

c)Les eaux souterraine

Les ressources en eau souterraines les plus remarquables sont les suivantes :

Au Sud :La nappe de la M'léta.

[57] Document PDAU 1995

A l'Ouest :- Les nappes alimentées par les versants du Murdjadjo, vers le Sud au niveau de Boutlélis, Brédéah, Misserghin, Ras El Ain, ou vers le Nord au niveau de la plaine des Andalouses.

Au centre: Celle d'Es Sénia, l'exploitation de ces nappes a toujours existé, par le captage des sources, le fonçage de puits ou de forages.

d) **Latopographie *:***

La caractéristique majeure de la zone est la grande dépression du Sud-ouest vers le Nord-est, En général, le littoral est connu pour les larges plains mais aussi ses massifs littoraux comme le cas de Murdjadjo qui culmine à 576m .La hauteur de la ville augmentent de manière une fois passée la zone portuaire. Le front de mer est construit à 40 m au- dessus des flots, les falaises de Gambetta culminent à plus de 50 m. La ville monte en pente douce. Elle atteint 70 m sur le plateau de Kargentah, puis 90 m dans la proche banlieue d'Es Senia.



Figure 24.Carte de la topographie de l'aire urbaine Établie par auteur

e)Le climat :

Les caractères du climat de l'Oranie littorale sont bien connus. C'est un régime méditerranéen, avec une opposition nette de deux saisons bien tranchées :

- Une saison entièrement sèche et chaude avec des surchauffements estivaux.

-Une saison fraîche et pluvieuse, qui concentre les 3/4 des précipitations.

Pendant l'été, les précipitations deviennent rares, En revanche la région est bien arrosée pendant l'hiver. La moyenne annuelle des précipitations varie entre 300 et 500 mm, Les moyennes annuelles de la température dépassent les 18° C.[58]

Mois	jan.	fév.	mar.	avr.	mai	jui.	jui.	aoû.	sep.	oct.	nov.	déc.
Température minimale moyenne (°C)	5	7	8	10	13	17	19	20	17	13	9	7
Température moyenne (°C)	10	12	13	15	18	21	24	25	23	18	15	12
Température maximale moyenne (°C)	15	16	18	20	22	26	29	30	28	23	20	16

Tableau 18 variation de la température à Oran durant l'année

Précipitations (mm)	60	50	50	30	20	0	0	0	10	30	60	70

Tableau 19 La Pluviométrie à Oran durant l'année.

[58] PDAU d'Oran 1995

2.2.5.1Les potentiels

Potentiel	Exemple de localisation	Impact sur le plan social	Impact sur le plan économique	Impact sur l'environnement
Le Corridor vert Lesplaines deMleta Les plaines d'Es senia		/	-Terre agricoles en plein milieu urbain qui encouragent l'installation des agropoles -possibilité de développer une agriculture urbaine	/
la DayaMorsly	Es Sénia	/	-un atout dans le domaine touristique. -possibilité de faire un parcau milieu du tissu	/
La bande côtière	Canastel	Espace de rencontre qui	Un aménagement de qualité lui permettra de reconquérir une image de marque et d'acquérir les caractéristiques d'une réelle métropole.	
La Zone forestière	Mordajajo Canastel	Des zones de convivialité et de divertissement		//

Tableau 20 potentiels de l'environnement de l'aire urbain [59]

2.2.5.2Les problèmes.

Problème	Exemple de localisation	Impact sur le plan social	Impact sur le plan économique	Impact sur l'environnement
L'urbanisation au profit de corridor vert Et la consommation des terres agricoles	Sidi el bachir; sidi e chahmi, hai el amirabk	/	-Diminution des revenues agricoles	Détérioration de paysage naturelle -Urbanisation des terres agricoles
La pollution de la Daya Morsly	Es Sénia	/	/	La diminution d'apparition des certaines espèces d'oiseaux migrateurs dont certaines sont classées protéger
Problème de pollution causé par le trafic	La ville d'Oran			

Tableau 21 les problèmes de l'environnement de l'aire urbain [60]

[59] Source auteur
[60] Idem

2.2.5.3 conclusion

Oran la métropole tourne en premier lieu vers le développement de son économie, par l'amélioration de l'état de ses entreprise ainsi que ces zones industrielles et même par attirer des autre entreprises qui viennent s'installer dans son territoire, attirant un nombre important des ménages et de mains d'œuvre et causant l'extension de milieu urbain qui se fera probablement au profit des terres agricoles et des zones écologiquement préservées ainsi que ces zones ont un effet non seulement en matière d'extension mais aussi qu'en matière de déchets.

Ce qui nous mène à une question : Est-ce que le développement économique et l'extension urbaine de la ville va compromettre l'environnement et la qualité de vie des occupants ?

Un point qui s'ajoute ; concerne le potentiel des sites naturels mal ou non exploité ; qui peuvent être une source de développement de tourisme, et qui donne l'identité à plusieurs espaces.

La problématique générale.

Oran est une grande entité régionale dotée d'un potentiel humain, naturel, économique, touristiquetrès important aussi ce métropole par son statut, potentialité et les atouts forts dont elle dispose peut assurer le seuil de la durabilité et d'avoir une capacité à anticiper les usages de demain, à s'adapter au nouveau mode de vie et de jouer un rôle sur la scène européenne et maghrébine dans toutes les domaines.

Ainsi que Oran c'est un territoire où plusieurs civilisations se sont succédées sur son site causant une morphologie urbaine composite, cette dernière a changé de mode de diffusion durant la période de l'Algérie indépendante ; connaissant une crise urbaine intense dont les symptôme sont nombreux: l'étalement urbain ,une absence de rapport entre l'ancien centre et les nouvelles extensions avec une perte d'identité et une discontinuité urbaine , prolifération des petites entités et des nouvelles constructions sous forme d'habitat précaire illégal aussi la non structuration des entités périphériques et le déséquilibre qui touche ses différentes infrastructures, ce qui explique l'attractivité l'hégémonie et la forte centralité de centre-ville qui est étouffé par le flux venant de la périphérie. Ces conditions prouvent les inégalités entre les citoyens.

Ainsi, L'extension urbaine de la ville a conduit à une consommation excessive des terrains agricoles et des sites naturels à potentialité élevée et legrignotage de ses terres qui menace l'environnement etévidement accentuer l'étalement urbain.

Oran au tant que métropole doit renforcer sa compétitivité à l'échelle nationale et internationale par la création et l'amélioration des conditions d'attractivités d'illustrer, évaluer son rôle économique aussi doit lutter contre l'étalementurbaine et parvenir à construire l'unité social.

Les hypothèses.

Nous allons proposer pour chaque étude des hypothèses pour résoudre les problèmes qui affecte l'aire urbaine dans tous les domaines on commence par :

a) La morphologie urbaine :

-Installation des équipements structurants d'envergure métropolitaine et d'accompagnement dans les agglomérations périphériques.

-Faire une liaison spatiale entre les différentes entités périphériques.

-Stopper l'urbanisation entre la 4ème et 5ème périphérie et aller vers la densification des tissus existants.

-Concernant la déficience des espaces publics dans la périphérie on propose la projection de nouveau espaces publics et le réaménagement des lieus existants.

-Rénovation des entités détériorées.

-Eviter l'étalement urbain et La lutte contre la ville étalée.

-Accorder trop d'importance aux espaces naturels.

-Développer une centralité au niveau des périphéries

b) L'infrastructure de transport et mobilité.

-Composer un schéma de transport cohérent.

-Développer l'offre de transport collectif.

Améliorer l'accessibilité internationale du territoire par l'ouverture de nouvelles destination au de l'aéroport.

-Création des lignes de bus périurbaines et assurer l'accès au transport pour les catégories de population qui restées exclues.

-Projeter des nouvelles lignes de réseau de Tramway et de métro.

-Favoriser le déplacement doux « création des pistes cyclable, élargissement des voies piétonnes

c)L'économie

-Renforcer l'activité économique et développer la technologie.

-La valorisation du potentiel scientifique, technique universitaire et l'exploitation de la main d'œuvre qualifié

-La création des pépinières d'entreprise qui s'intéresse par le secteur industrielle et d'agricole.

-La motivation première du domaine touristique, développer l'hôtellerie et les équipements d'accueil et la réhabilitation, la rénovation des zones touristique existantes.

-L'implantation des quartiers d'affaire (des clusters) pour offrir des poste d'emplois.

-Renforcer la fonction portuaire et aéroportuaire.

-fournir aux entreprises les services pour les persuader d'investir à Oran.

d) Environnement.

-Profiter de la frange maritime par la création d'une station balnéaire : exemple de Canastel.

-Création d'un Eco quartier au niveau de la daïa Morseley.

-Installation des agropole au niveau de corridor vert.

-Exploitation des forets par les rendre accessible sans compromettre l'écosystème.

-Création destation de recyclage à proximité des zones industrielles.

2.2.6 Les Scénarios proposés pour l'aire métropolitaine.

Pour résolue les problèmes qui touche l'aire urbaine ;et faire face aux grands defis,et rendre Oran une métropole attracive et rayonnante,nous allons proposé deux scénario à travers les hypothèse qu'ont a proposés:

2.2.6.1 Scénario 1 : développement urbain à partir des poles périphériques

Dans ce scénario on propose d'urbaniser entre 4ème et 5ème boulevard périphérique afin de controler l'urbanisation au niveau des pôles périphériques.

a-Les grandes axes de scénario:

- Une économie équilibré entre le centre et les périphérie à travers le renforcement des activité économique au niveau de ces pôles.
- une infrastructure de transport développée par l'offre de transport, tout en assurant les liaisons entre les différent pôles.
- offre de logement diversifié tout en facilitant l'accès au logement pour toute la population.
- veuillez à la préservation des espaces agricoles et luter contre l'expansion urbain.

b-Les projet propriétaires:

Une quartiers d'affaire; ecoquartier, parc zoologique, deux gare multi modales, pole économique, espace de loisir et de détente, Axe commercial dés le parc urbain vers Canastal , axe commercial: le long de 3eme boulevard périphérique, cluster de recherche et de créativité, port urbains, requalification du centre ville, réhabilitation du quartiers Sidi El Houari, réhabilitation des planteurs , créer des lieux de convivialité, de partage et d'échange,axe touristique sur le littoral (à travers la création des fonctions balnéaire),restructuration urbaine des pôles périphérique; injection des équipements de santés, de services, sportifs et culturels, pépinière d'entreprise, délocalisation des activités industriels polluantes, restructuration de la zone industriel d'Es Sénia.

En matière de transport on a proposé:

-Une nouvelle ligne de Tramway venant de Bir El Djir et arrive jusqu' à Ain Baida en passant par nouveaux quartier d'habitation, l'ecoquartier le parc zoologique.

-Desnouvelleslignes de bus.

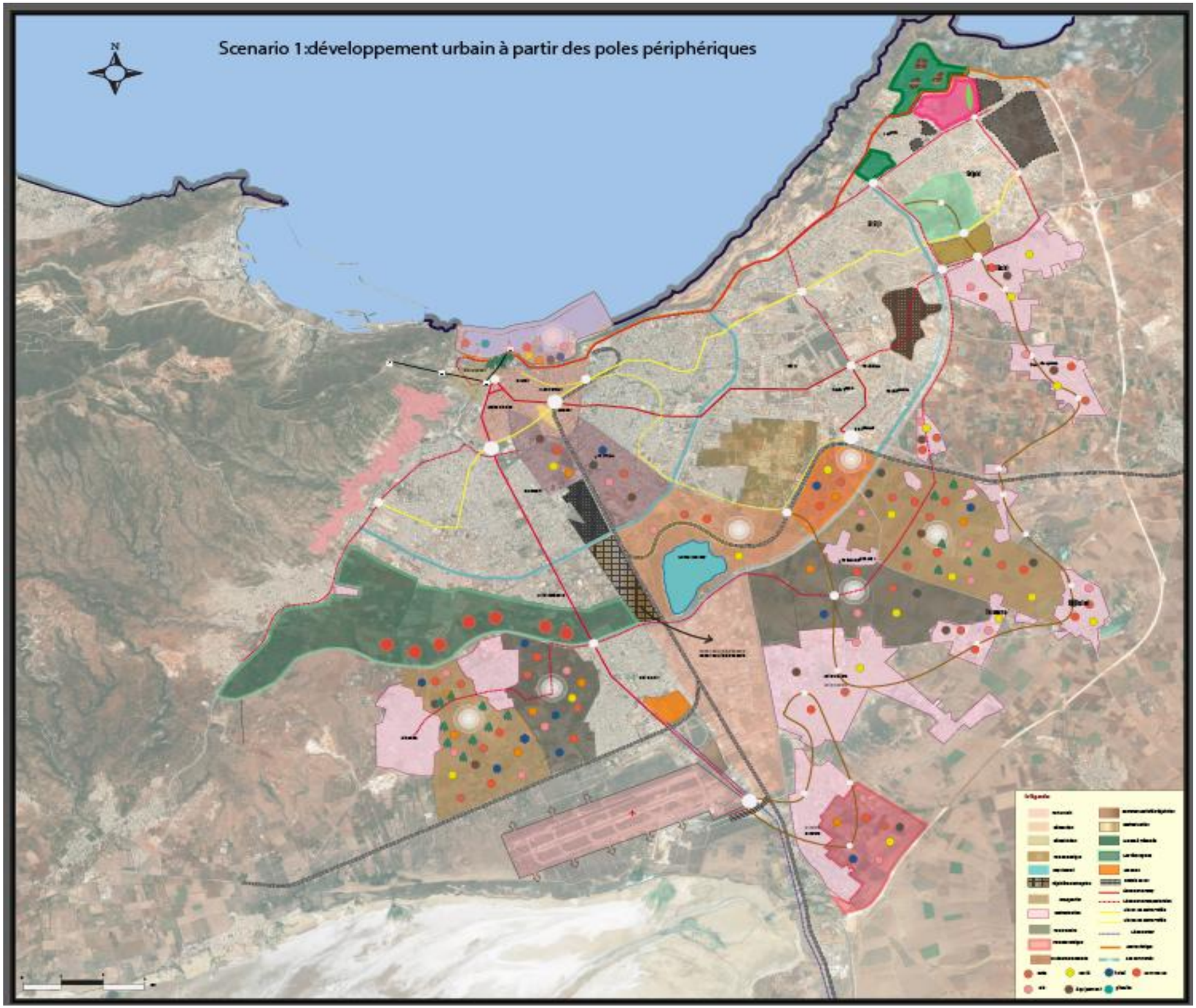


Figure 25.développement urbain à partir des pôles périphériques.Établie par auteur

2.2.6.2 Scénario 2 retenue : une métropole densifiée prenant l'environnemment et frénant l'étalement urbain

Dans Le scénario retenue on propose de stopper l'urbanisation entre la 4ème et 5ème boulevard périphérique pour éviter l'étalement urbain et aller vers la densification.

a-Le scénario retenue va se baser sur les axes suivants:

- Une économie performante a l'échelle internationale, tournée vers le renforcement de la métropole d'Oran dans le domaine de la formation, de la recherche, et de la haute technologie, vers les services, offrir des conditions favorables à des nouvelles dynamiques économiques, le grand commerce et l'élaboration d'un plan de développement touristique.
- Un territoire gratifiée d'une infrastructure de transport méritant d'une grande métropole internationale tout en assurant la fluidité des déplacements et l'insertion de la métropole dans le maillage international de transport et de communication.
- Constituer de véritable bassins de vie pour une population de deux millions mieux loger, mieux cultivé à travers la diversification de l'offre de logement et le développement des nouvelle formes urbaines et accueillir la mixité urbaine.
- Veillez à la préservation des espaces naturels et agricoles, réduisez les nuisances urbaine (bruit, pollution) et garantir à tous l'accès aux soins.

b-Les projets prioritaires au différent défit:

-Infrastructure de transport:

Pour ce modèle d'Infrastructure on a proposé deux lignes de tramway.

-La première ligne débute depuis la gare proposé passant par Sidi El Houari, le port, la gare SNTF puis retournant au point de départ.

-La deuxième ligne débute depuis Bir El Djir passant par le cluster de recherche, la gare multimodale, businesse parc puis en arrivant à l'éco quartier.

-Aussi on a projeté des lignes de bus afin de lier les différentes entités avec le centre ville.

-créer des aires de stationnements au niveau du centre ville et à bir el djir et les zones qui ont une grande centralité.

-Sur le plan environnemental il faut veiller à:

-la préservation des terres agricoles par la création des agropoles reliés avec les universités,

Des centre d'expérimentations des cultures; Centre d'essai et d'expérimentation de l'agriculture biologique; Ferme d'expérimentation des élevages spécialisés et produits dérivés; Jardin d'essai et de recherche.

-développer des zones d' apport volontaire spécifique pour les déchets.

-Les grands projets urbains :on propose

-un quartier d'affaire: on l'a positionné au coté droite de businesse parc, cette proposition développent principalement :

- Les activités financières
- Les TIC (technologies de l'information et de la communication et les activités de conseil .
- Le quartiers d'affaire doit avoir des hôtels, et autres services, logement de haut standing, et espaces publics.

-Délocalisation les industries polluantes et les remplacer par des éco industries.

-Un businesse parc: l'opération couvre le territoire de la Daya Morsley, l'un des points majeurs d'attractivité d'Oran, créant une nouvelle dynamique et centralités.

Il s'agit d'un cœur vert ceinturé par des logements, équipements de service, de loisirs, des commerces, des entreprises.

-Une gare multimodale :Point de convergence de plusieurs lignes de transports(tramway , métro , bus, taxi , train) autour de cette gare on imagine un aménagement particuliers doté des restaurant, des commerces, des cafétérias ,hôtels ,services à proximité.

-Cluster de recherche: Création d'un cluster de recherche (un pole de compétitivité) à proximité de l'USTO; qui a pour but d'attirer des entreprises innovantes grâce aux potentiels scientifiques réunis a l'université de l'USTO, multiplier les passerelles permettant les transferts de technologies, et créer un environnement propice à la naissance et à la croissance des start-up.

-Cluster de créativité:les industrie crétives,ecoles d'art,artisanat,design,industrie culturelles incluent l'edition imprimée et le multimédia,la production cinématographique audiovisuelle et phonographie,il touche aussi la production,la créationetla commercialisation de contenuscréatifsde nature culturelle et immatérielles.

-espaces de détente; loisir à Canastel:créer des terrain de camping, des stations balnéaires…

- **Restructuration urbaine:**au niveau des quartiers périphériques,lLe contenu de l'opération de restructuration réunit:

-la mise à niveau de la voirie.

-percement des voies.

- le revêtement des trottoirs par un dallage homogène sur toute la surface.

-l'implantation d'un nouveau mobilier urbain, l'embellissement des bâtiments le long des voies

la réhabilitation des constructions vétustes : démolition, constructions …

-injecter les équipements manquants(service , loisir , sportifs…)

-aménager des espaces publics.

-Le triangle de remodelage: Le site de cette intervention se situe dans la partie sud du centre ville. Il est composé de plusieurs quartiers : Haï Sidi El Bachir, Hai El Hamri, Hai Noussair, Hai Ibn Sina, Hai Khaildia.

Le programme:

- une restructuration :il s'agit d'implanter des nouveaux équipements collectifs et des réseaux indispensables, et d'améliorer la circulation (voirie) ; cette action nécessitera quelques destructions partielles d'îlots.

- la délocalisation des activités polluantes, des dépôts et des hangars où sont actuellement abritées par des activités industrielles (ces activités seront transférées aux zones réservées à cette vocation) permettra l'implantation d'un programme polyvalent d'habitat et d'équipement, de créer un pôle urbain vivant. L'opération regroupera habitat, services administratifs, financiers et commerces; Aussi:Aménagement d'une coulée verte le long de la voie ferrée et embellissement des façades des boulevards principaux.

- **La requalification du centre ville** :rehabilitation, renovation, restructuration du centre ville.

-requalifier le patrimoine historique, architectural et urbain pour assurer une qualité d'occupation conforme au mode de vie contemporain.

-préserver l'aspect extérieur de tout le quartier : façades, rues, cours, toitures, etc. tout en conservant les cadres urbain et architectural ancestraux.

-La rénovation urbaine des quartiers d'El Emir et de Yaghoumracen va permettre de les moderniser et d'y améliorer les conditions de vie grâce à la réhabilitation des différentes infrastructures à l'embellissement de l'ensemble des bâtiments et à le renforcement de l'activité commerciale et de services.

- **Quartier de sidi el houari:** pour ce quartier on propose des opérations de réhabilitation, restructuration, injection des restaurant, des hôtel, des petit commerce, des activité artisanal pour faire une rappel à une quartier de XVI siècle.

-réhabilitation des planteurs:Démolition des construction en mauvaise état, l'espace à démolir devait être remplacé par des habitats collectifs, des équipements, des parcelles réservées aux activités touristiques, des lieux de loisirs et de détente et des espaces verts.

Le but de ce projet est de donner un souffle frais et une nouvelle image à ce quartier, sans pour autant en altérer l'originalité.

-La reconversion du port d'Oran en Le port urbain:pour le port d'Oran on propose une opération de reconversion du port en port urbain et la délocalusation de l'activité commerciales du port vers le port de Macta qui est proposé par le SDDAM d'Oran

Ce port va permettre à la ville d'Oran de se positionner en tant que destination phare du tourisme de croisière et de plaisance à l'échelle de la Méditerranée et d'assurer une bonne intégration du port dans la ville

Le projet est basé sur une reconversion en port de plaisance et de croisières, tout en gardant la fonction de pêche

On imagine pour ce port des bassin de plaisance et celui des croisières, des Place du large pour offrir une vue panoramique sur la mer permettra aux visiteurs un espace polyvalent idéal pour les promenades au bord de l'eau et l'accueil de diverses manifestations à grande affluence., de commerce(magasin, show room, restaurants et café, centre commercial), des espaces de promenades, de restauration et d'animation navec des Parcspaysagère comme un poumon vert du Projetet la construction d'espaces destinés aux bureaux, au résidence de très haut standing , à l'hôtellerie et au équipements culturels telle que musée.

Favoriser l'essor de manifestation à vocation économique (Palais des congres, Salon, foires).

En matière de la mobilité urbaine :On propose des aires de stationnements ,comme moyen de transport: Tramway,bus tot en favprisant la mobilité douce.

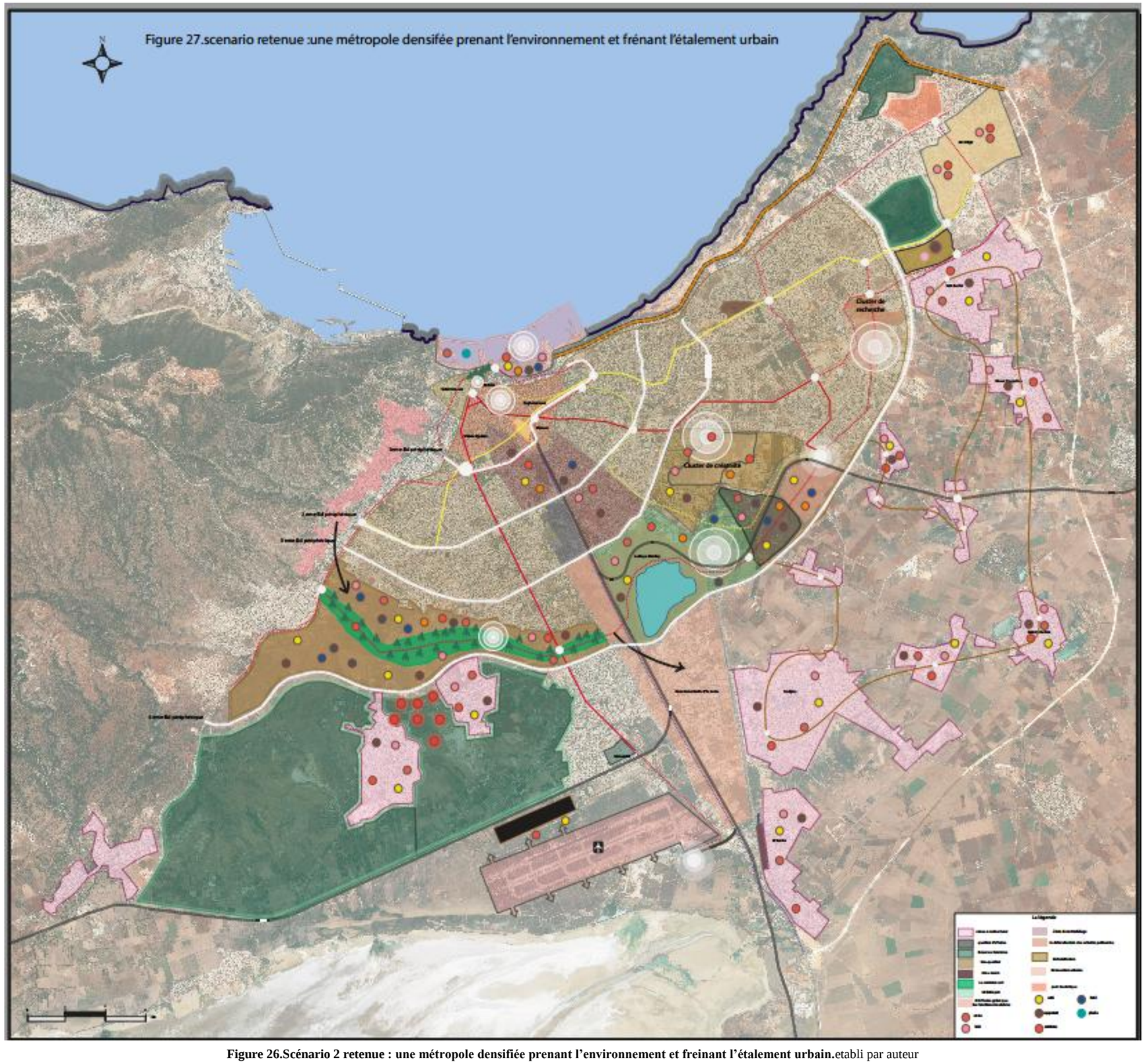


Figure 26.Scénario 2 retenue : une métropole densifiée prenant l'environnement et freinant l'étalement urbain.etabli par auteur

2.2.7 Conclusion.

Après d'avoir esquissé l'état de la ville d'Oran, les dysfonctionnements qui assaillent la ville, de telle ampleur qu'il faudra un affrontement face à cette situation ?, si on veut freiner le processus de dégradation, et afin d'assurer sa visibilité, cela est possible par une adoption du processus du développement urbain durable

c'est pourquoi on a engagé une grande réflexion sur l'avenir de la métropole et sur ces bases et nous sommes accordés sur une stratégie ambitieuses visant à hisser Oran au rang d'une grande métropole mondiale et pour accéder à un développement qualitativement nouveau et durable ainsi pour aboutir à l'ambition d'une métropole Oranaise forte.

3. Chpitre III :Projet Urbain

Introduction :

Notre objectif était la volorisaation du l'image de la métropole d'Oran par une reconversion du port en port urbain métropolitain et une reconciliation dela ville avec son port selon l'orientation du scénario retenue qu'on a proposé dans le chapitre précédent,cette opération nécéssite une étude approfondite.

Nous proposons d'aborder par ce chapitre un choix du périmétre d'étude,en deuxiéme une analyse typomorphologique de l'aire d'étude ,ceci permettra de connaitre son fonctionnement,de ressortir les problèmes de l'aire d'étude ainsi ces potentialités, pour savoir l'impact de la ville sur le port et le contraire,aussi de concevoir la problématique du périmetre d'étude, pour choisir le périmetre d'interventions,en troisiémé nous intéressons à l'analyse thématique dans laquelle on traité quatres exemplesqui ont le soucis de reconciliation de la ville avec son port,et en quatriéme on va passer à l'esquisse urbaine pour donner des orientations d'aménagements générales pour résoudre les problèmes de l'aire d'étude,alors à travers cette esquisse on va passé aux stratégies d'aménagements ainsi le programmes urbaines proposés, pour arriver au plan d'aménagement global du périmétre d'interventions,et finalement ce chapitre va s'attacher à la projection opérationelle por cette étape on choisis un périmetre de 16 ha où on porte un éclarage sur les matériaux,les types des végétations,ainsi le type de mobiliers urbains choisis.

3.1 Choix et délimitation du périmètre d'étude.

Pour intervenir à notre site d'intervention nous avons choisit le périmetre d'étude d'étude qui situé dans la partie nord de la ville d'Oran avec une superficie de 153 ha, il comprend trois secteurs :

Secteur el Amir : du secteur colonial connue par ces activitéscommerciales touristique et service.

Quartier Sidi El Houari:Le centre historique de la villed'Oran.

Le port d'Oran: il contient la gare marritime,le port commercialet le port de pêche.

-Justifiacation du choix du périmetre d'étude.

Le choix de la zone d'étude s'est fait sur la base desconstats établis en amont de notre étude. En effet, cettezone représente le pôle urbain de la ville d'Oranpuisqu'elle cristallise de façon pertinente le rapport derupture et de rejet qu'entretient la ville avec son Port. Lazone choisie apparait comme le maillon central dans lastructure urbaine de la zone mettant en équation différentesmorphologies, typologies et fonction urbaine.

-Pour savoir comment la ville serra connecter avec sonport.

-Pour s'avoir l'influence de la ville sur le port.

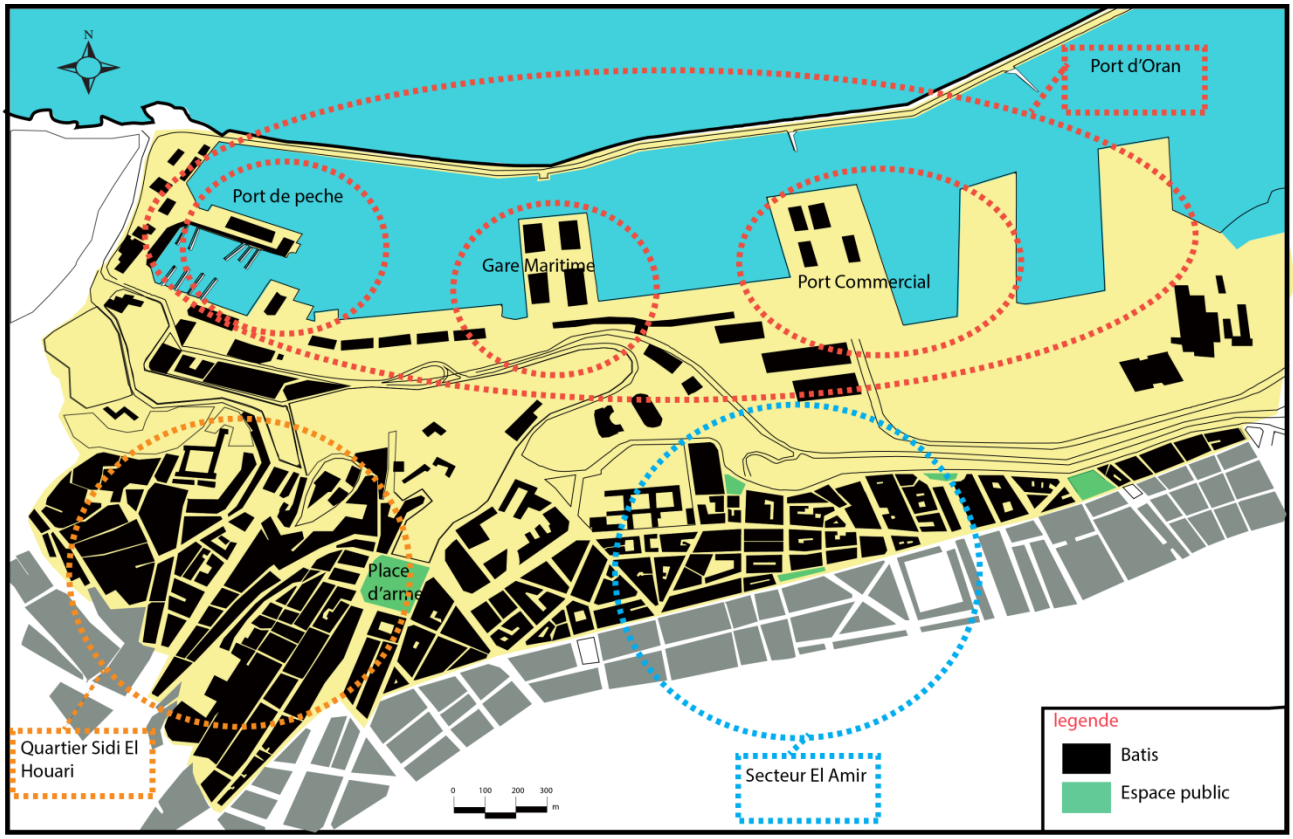


Figure 27.carte de la délimitation de l'aire d'etude.Établie par auteur

3.2 Analyse typomorphologique de l'aire d'étude.

Bref histoire sur le port d'Oran.[61]

Le Port d'Oran est situé sur le môle à peu près égale distance des frontières marocaines et de la wilaya d'Alger au fond du golf compris entre la pointe de l'aiguille et le CAP FALCON.

La construction et l'aménagement du port se sont poursuivis de la façon suivante :

De 1833 à 1860 :

Construction de terre-Plein gagné sur la mer à l'emplacement actuel du Quai de SETE, et d'un Quai de 120 m à l'emplacement actuel du Quai d'Arzew.

De 1948 a1960 :

[61] Document de l'EPO

Les travaux ci-après avaient été réalisés :

-digue nord sur 350m jetée Est sur 150m aux emplacements actuels du mole A, et du Quai de BEJAIA.

De 1860 à 1905 :

1ère tranche : 1860 à 1892 :

-digue de 1040m de longueur enraciné au bas du rocher nord de la pointe Ex :lamoune ,et orientée ouest-est.

- Jetée de 250 m enracinée au droit du Fort, et orientée Sud-Nord.

- Transformation de jetées intérieures en Môle aux Quai accessibles.

- Construction d'une Câle de Halage à l'extrémité et du Quai actuel du Sénégal.

-Installation des Voies Ferrées des Quais.

- Aménagement des Routes de déserts du Port d'accès de la ville au Port

2eme tranche : 1892 à 1905 :

-Elargissement des Quai d'Alexandrie et d'Arzew.

-Construction d'un demi-môle, Môle C fournissant 10.000 m2 de Terre-pleins supplémentaires

De 1950 à 1923 :

1ére TRANCHE : 1905 – 1915

- Prolongement vers l'est, sur 1827 m de digue.

- Construction d'une Jetée secondaire en enrochement de 400m de longueur enracinée à la pointe.

– Construction d'un épi en enrochement de 100m de longueur de longueur enraciné à la Grande Jetée.

–Construction de la seconde moitié du Môle C, portant sa largeur totale à 120 m.

–Construction du Quai de SAFI et des terre-pleins.

–Construction du demi_ môle (Môle B) à l'extrémité du quai de Sénégal et d'un épi en enrochement de 76m de longueur.

De 1924 à 1962 :

- Construction de la seconde moitié du Môle D.

- Prolongement de la digue sur 500 m de longueur.

- Construction d'une Jetée en enrochement de 500m de longueuret d'un épi de 110m de longueur, construit dans Son Prolongement

b)Etude de la forme urbaine.

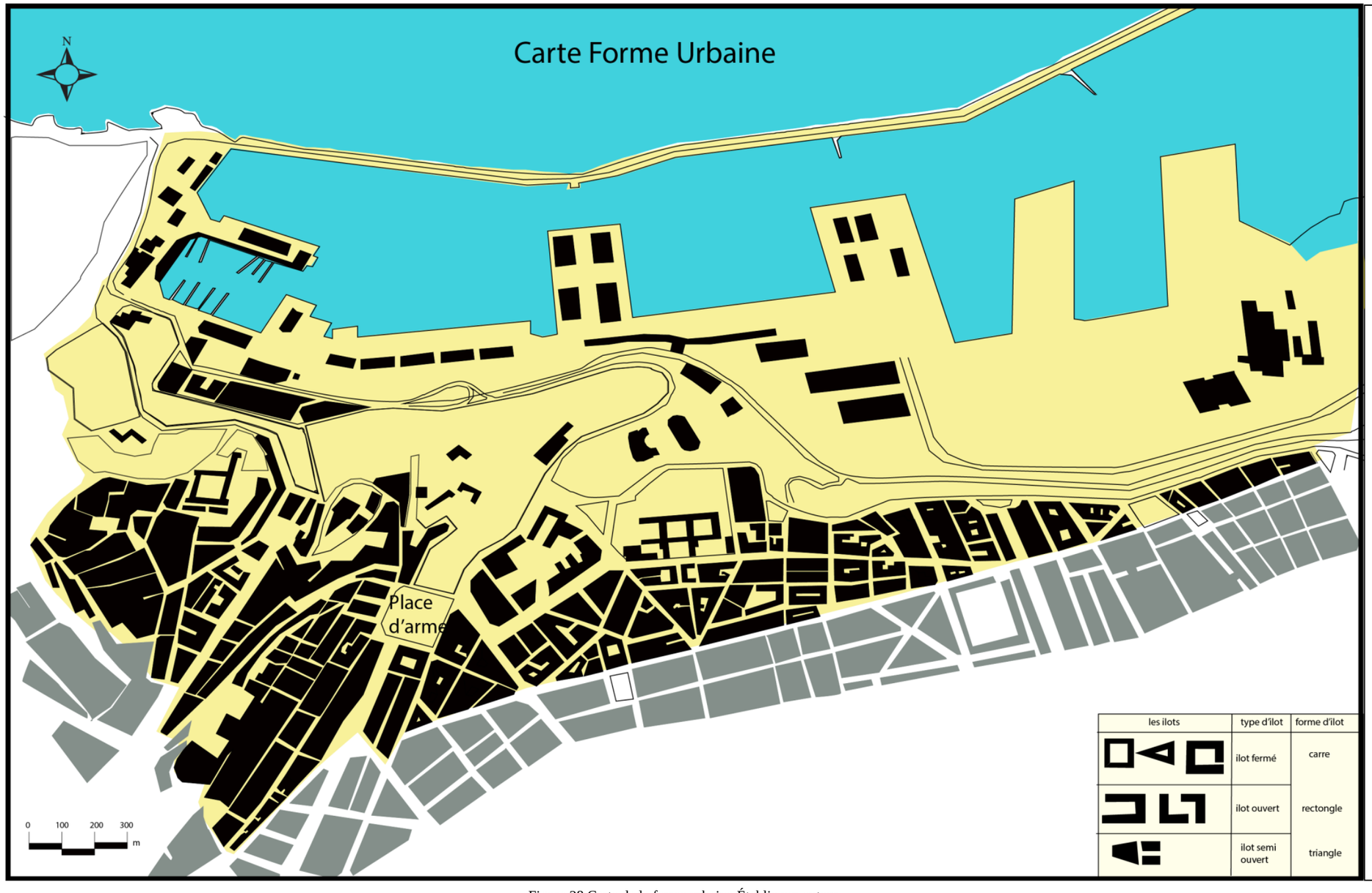


Figure 28.Carte de la forme urbaine.Établie par auteur

Description :

L'aire d'étude est divisés en 3 secteur avec un tissu urbain différent, pour le tissu du centre-ville oranais s'est développé selon la logique d'Hausmann, avec une consistance en ilot de type haussmanniens de forme différentes, le tissu urbain

de Sid el houari est un tissu traditionnel dense et compact.

L'aire d'étude est très dense, les vides principalement constitué par les rues, les jardins, espaces publics (Place d'Arme, théâtre de verdure, promenade de l'étang…) qui accueillent les piétons. Concernant la typologie des ilots on a

remarqué des ilots de formes variés:Ouvert, semi ouvert, fermé.

-Ilot ouvert traversé par des voies de circulation de desserte interne.

-Ilots semi ouvert traversé par des sentiers piétons.

La forme des ilots son variable : rectangulaire, carré, grappe aussi parfois on trouve des ilots de forme irrégulier.

Sous-synthèse :

L'aire d'étude est divisés en deux secteurs urbains avec un tissu urbain différent, pour le tissu du centre-ville oranais s'est développé selon la logique d'Hausmann, avec une consistance en ilot de type haussmanniens de forme différentes, le tissu urbain de Sid el houari est un tissu traditionnel dense et compact.

c)Etude de la typologie des voiries.

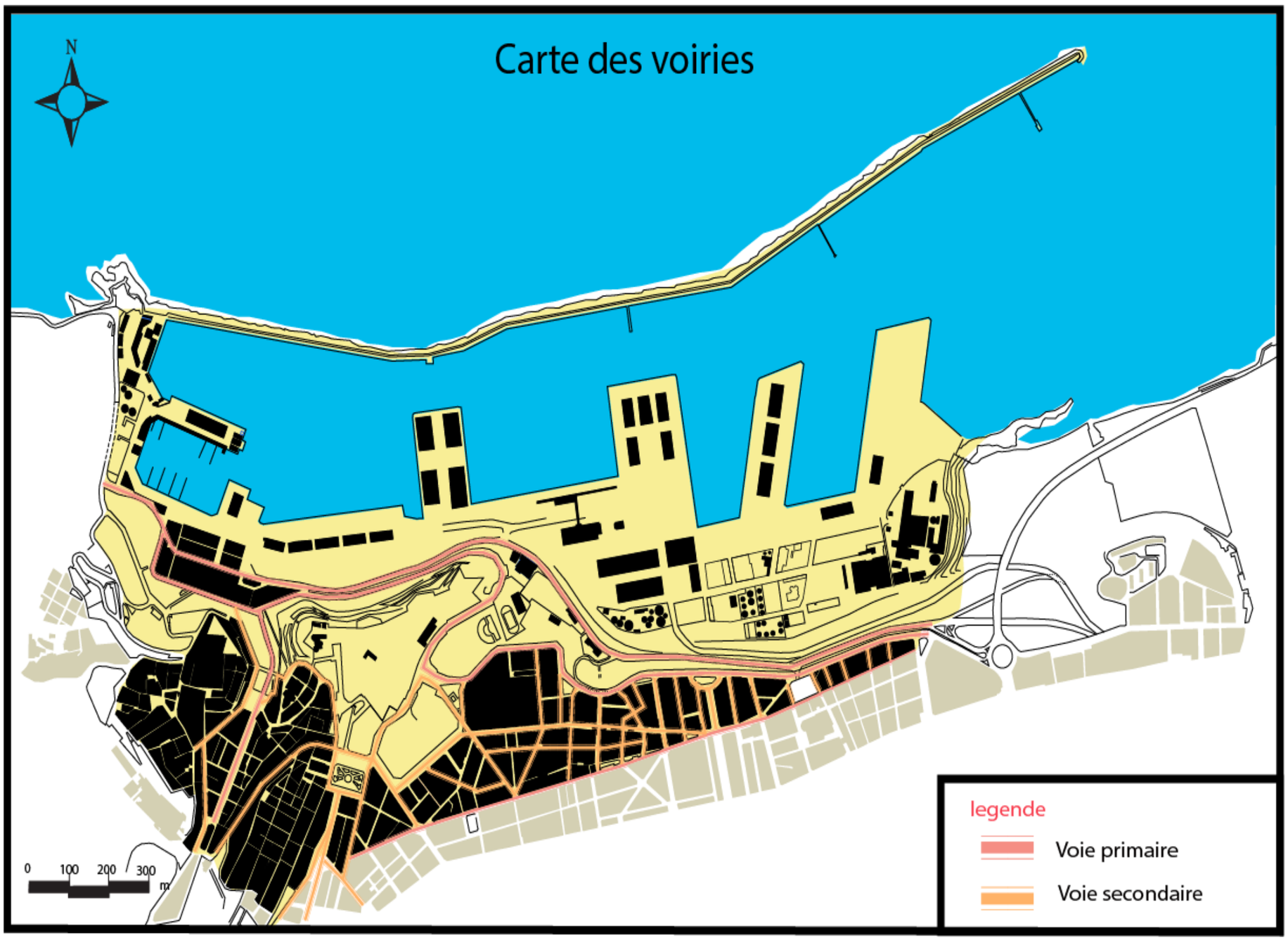


Figure 29.Carte des voiries.Établie par auteur

Description :

Un maillage favorise une trame de distribution et une relative fluidité.

-L'aire d'étude présente une hiérarchisation important des voiries à trois niveau :

Voies primaires, voies secondaires, voies tertiaires.

-le gabarit des voies est adapté à leur fonction.

La largeur des voies ainsi les le type des flux(fort, moyen, faible)signale l'importance de la fréquentation de l'axes

Parmi ces importances axes on cite :

-Boulevard El arbi BenMhidi ; axes commerciale caractérisé par un flux fort.

-Boulevard Khmisti: axes commercial et de service caractérisé par un flux fort.

-Boulevard de front de mer : axes touristique important très animé.

-Aussi on trouve des différents profils de rues : voiries à sens unique, voiries à double sens.

-le port est traversé par une voie important cette dernier relie l'est et l'ouest d'Oran aussi par une autre voie pour le passage des camions et les voyageurs, ainsi ce port est accessible par quatre point d'accessibilité.

Sous-synthèse :

L'aire d'étude favorise une trame de distribution et une relative fluidité qui facilite la connectivité entre chaque partie de la ville et il bénéfice d'importants axes touristiques et commerciaux, mais malgré tout il subit à des problèmes de circulation.

d) Etude des flux.

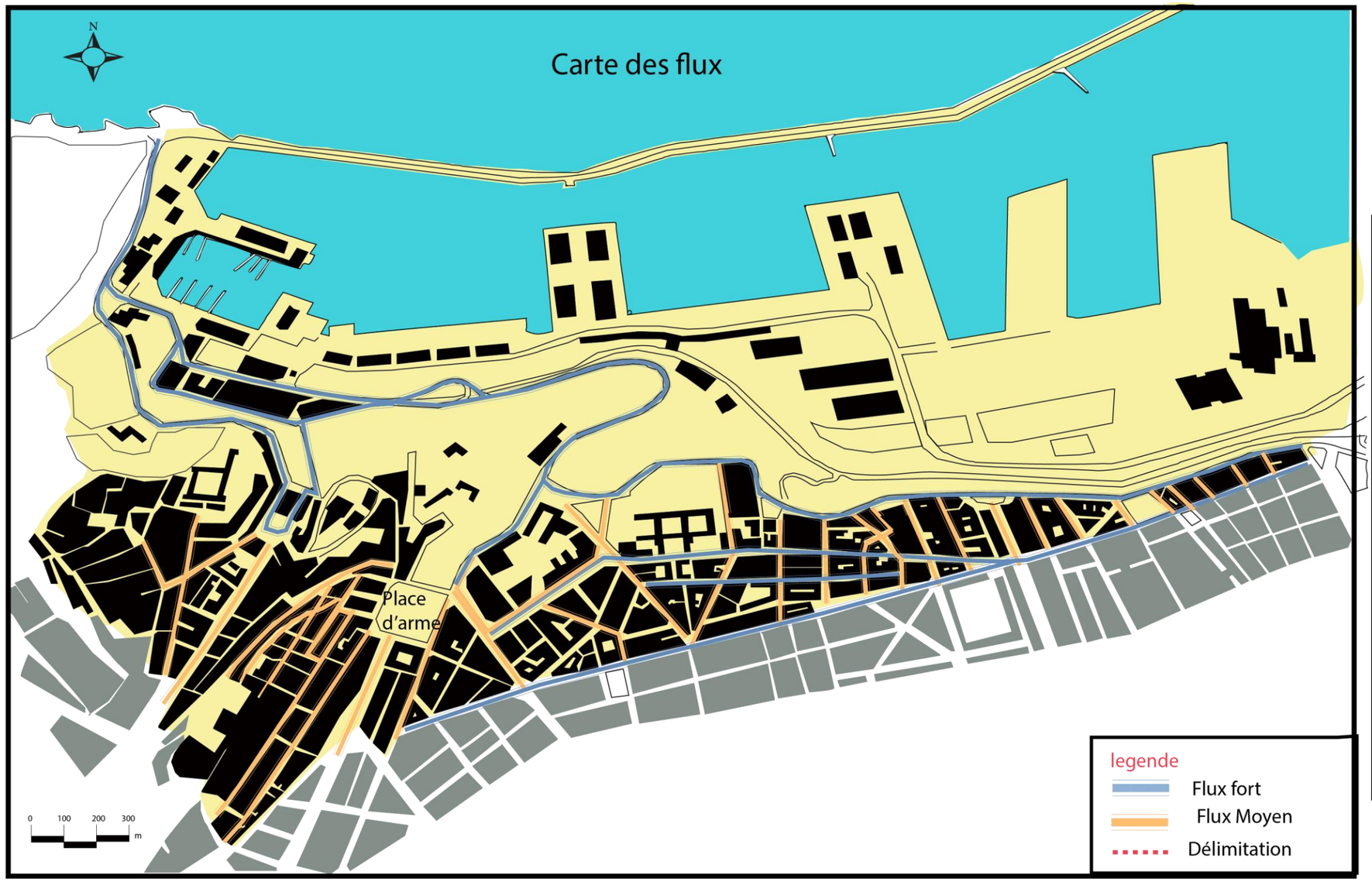


Figure 30.Carte des flux.Établie par auteur

Description :

La zone d'étude est caractérisée par une hiérarchisation important des flux :

Flux fort : due à la présence de l'activité commercial, service et touristique (surtout au niveau du el Arbi ben Mhidi,Khmisti, boulevard du front de mer)

Flux moyen : les activités sont moins nombreux par apport aux voiries qui domine la plus part d'activités.

Flux faible : absence de l'animation, car on trouve seulement les logements.

Sou-synthèse :

L'aire d'étude est caractérisée par une hiérarchisation important des flux due soit à la présence ou l'absence des activités.

e)Etude d'accessibilité et mobilité

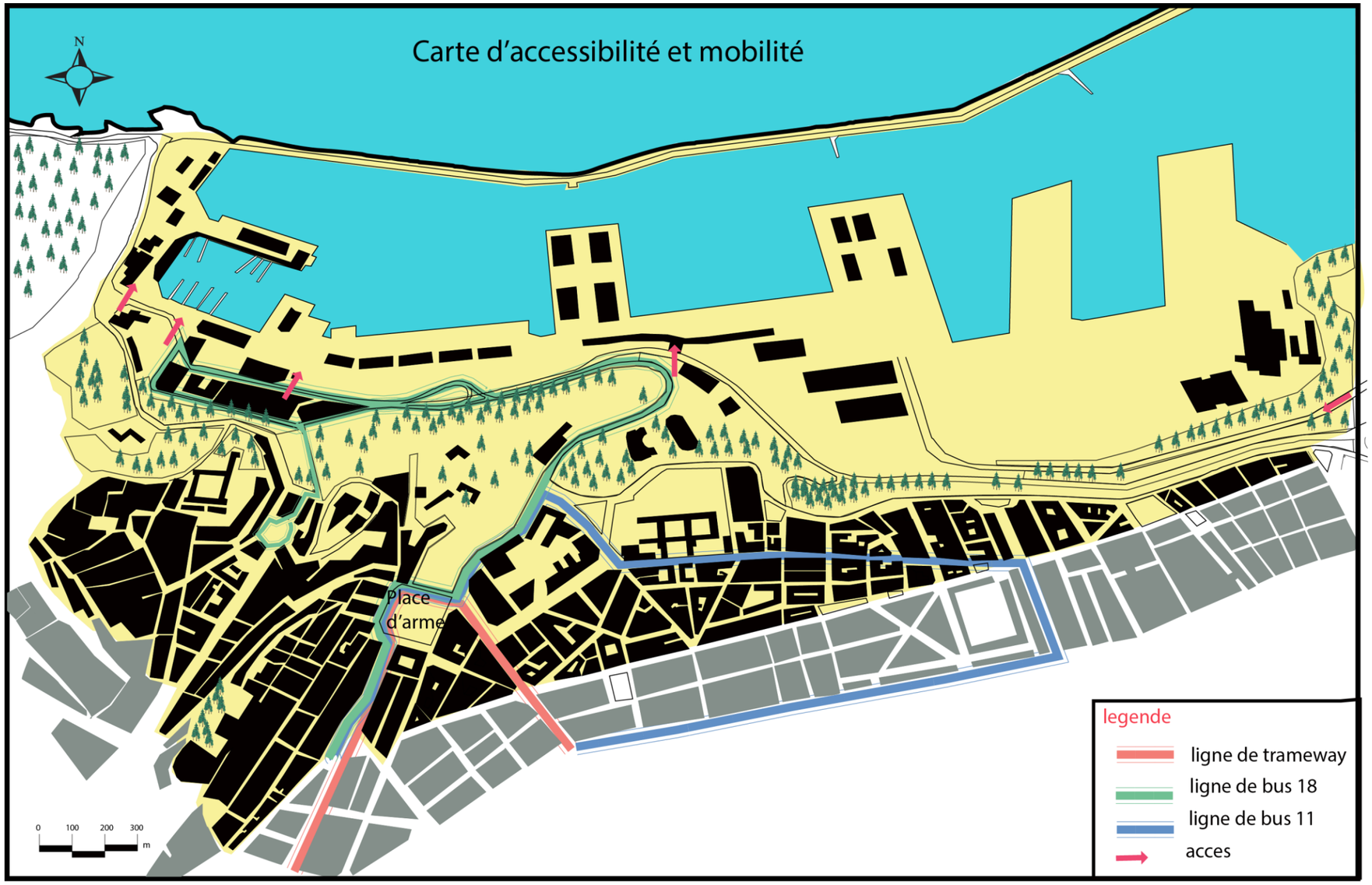


Figure 31.étude d'accecibilité et mobilité.établie par auteur

Description :

L'aire d'étude est bien desservie en ma-tière de transport en commun, soit par la ligne de tramway

et par les lignes de bus(11-18-34) qui des-serve le centre ville.

Le quartier de Sidi El Houari et le port d'Oran sont desservie par la ligne de bus 18.

La ligne de chemin de fer qui arrive jusqu'à le port ne desserve plus le port.

Les stationnement se fait sous forme de parking en pied des immeubles, parking extérieur, ou bien les stationnements au niveau des voies qui engendre le problème de circulation

le port est accessible par quatre point d'accessibilité.

-absence de la mobilité douce.

SOU-Synthèse:

L'aire d'étude est bien connecté par les réseau de transport en commun surtout au niveau du centre ville, cela facilite le déplacement et permet

aussi l'attachement entre les différents parties de la ville, le port et le quartier de Sidi El Houari reste moins desservie par le transport en commun.

f) Etude de la typologie d'habitat et équipement

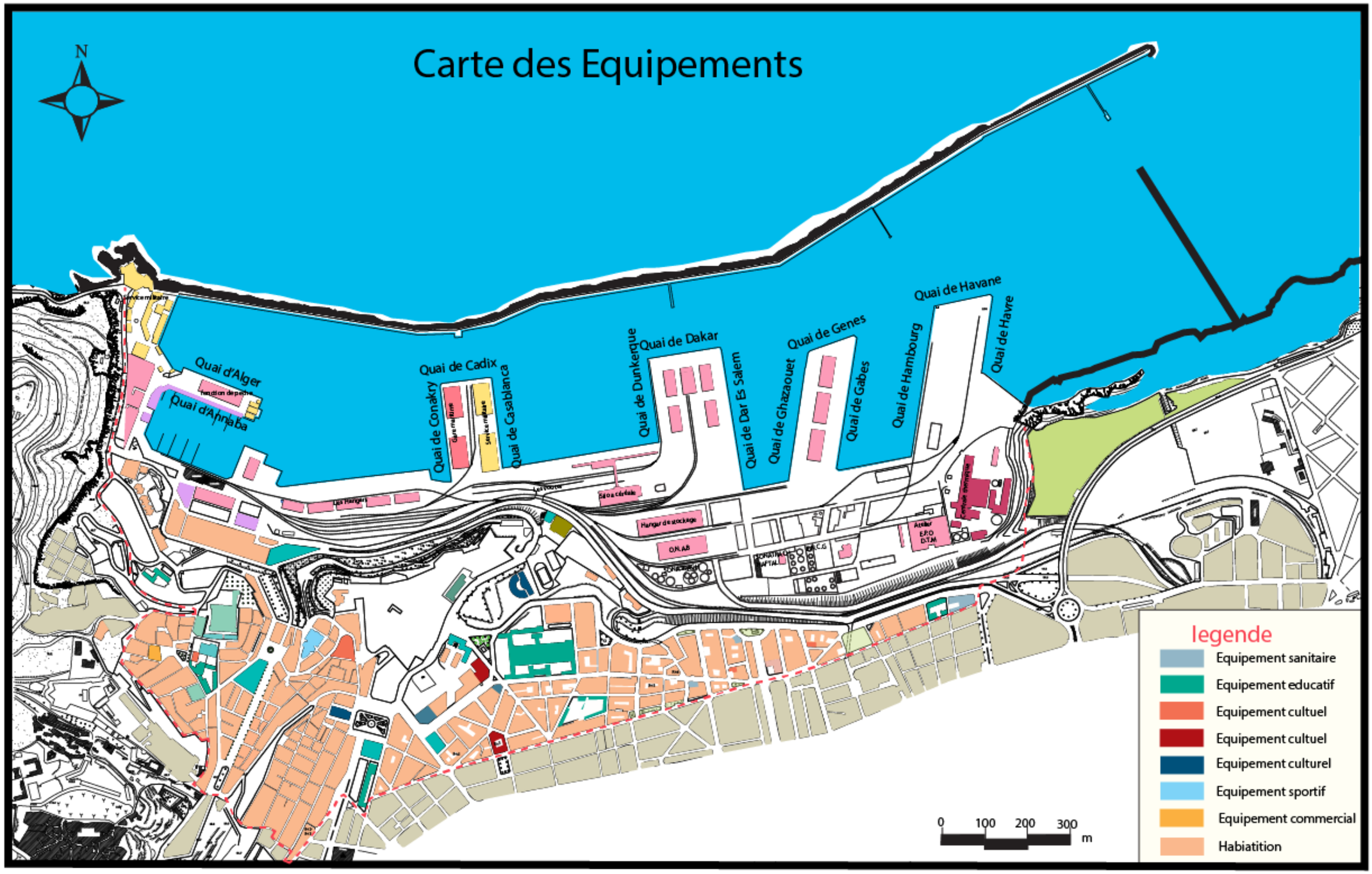


Figure 32.Carte des équipements de l'aire d'étude.etabli par auteur

Description :

Nombreux de commerce de service et des équipements administratif. Le RDC des immeubles ont permis à des commerces et de services de s'installer.

Equipements scolaire : Ecole, CEM, Lycée.

Equipement administratifs : tel que APC,DTP…

Equipements de services tel que ; Banque, EPO, Consulat(France, Maroc, Espagne)

Equipement de santé : Clinique, centre de santé.

Equipement culturel : théâtre, club de musique…

Equipement cultuels : Moquée.

Equipements sportifs : Stade

Equipements commerciaux : Centre commercial(Khaouadja), restaurant, cafétéria…)

Au niveau du quartier Sidi El Houari on a Remarqué que la mixité fonctionnelle est peu développée cette absence est compensée

Par la proximité de centre ville et le manque de sécurité au niveau de ce quartier.

Au niveau du port on trouve des équipements de services, de santé, sécurité et beaucoup d'entreprises, des associations, d'autres constructions qui sont généralement des hangars et des magasins

-Concernant la typologie d'habitat on remarque la prédominance de l'habitat collectif colonial, mais au niveau de quartier sidi el Houari on trouve le type des habitats individuels. Aussi dans la plupart

Des habitats collectifs, le RDC est réservé soit pour le commerce soit pour les services.

Sou-synthèse :L'aire d' étude connue une richesse en matière des équipements et l'activité commerciale est très développéemais cette richesse est dominé par le centre-ville, aussi le Port c'est un secteur d'activité qui contient des activité de pêche, économique et industriel qui défigure la vision vers le port et qui le rendre un espace clôturé et fermé pour les citoyens .le le regroupement des logements collectifs et des équipements publics ainsi que les locaux en pied d'immeuble proposés au commerce permettent de créer une véritable centralité et l'aire d'étude s'anime avec les flux généré par les établissements et les clients deCommerces. Cette centralité et cette animation est considéré comme un potentiels qui favorise le développement et l'émergence des autre centralités au niveau du port et le quartier de Sidi El Houari.

g)Etude des gabarits et etat de batis.

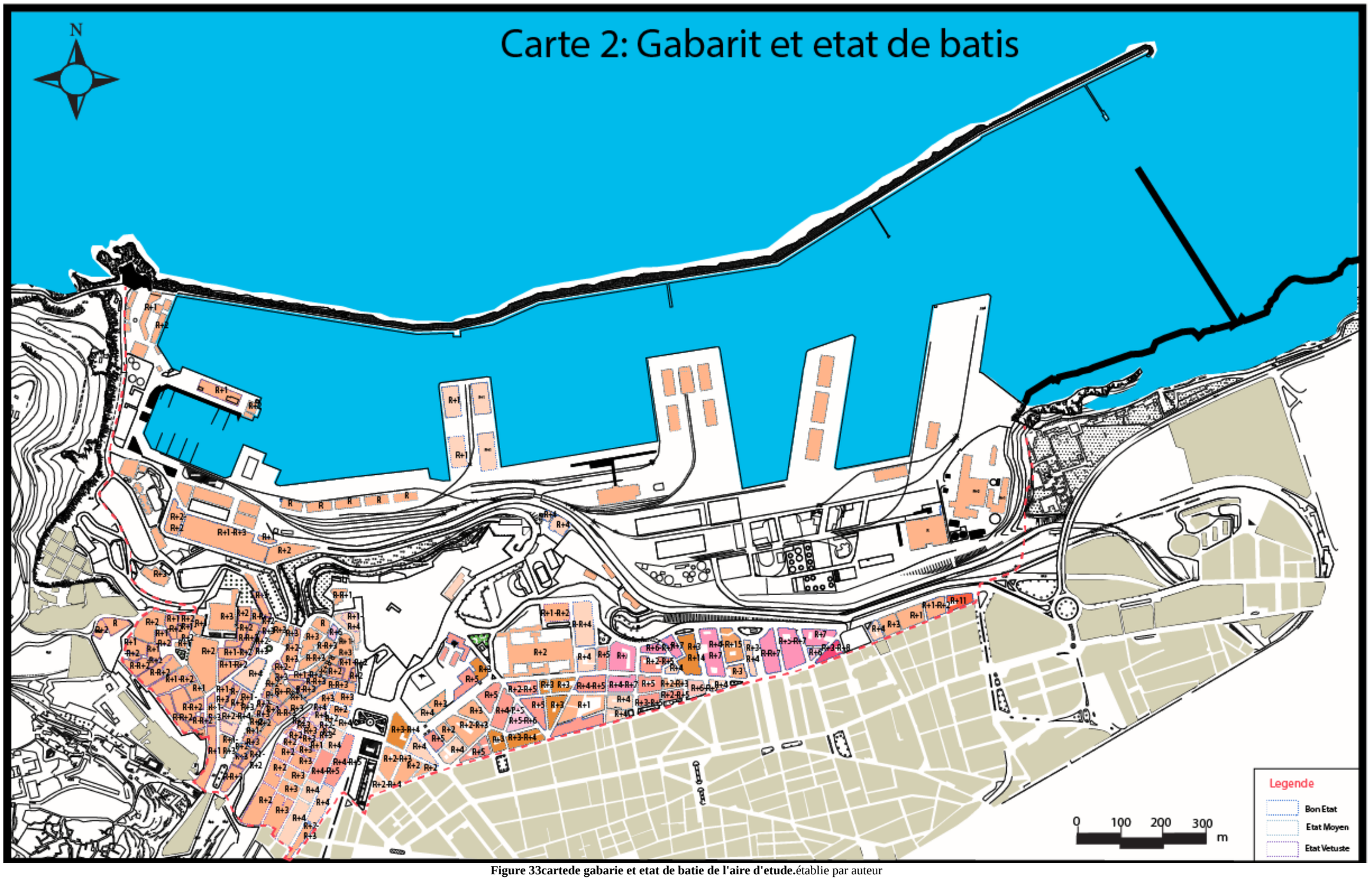


Figure 33cartede gabarie et etat de batie de l'aire d'etude.établie par auteur

Description :

a- le gabarit.

Selon la carte on remarque la variété de gabarit des bâtiments au sein de même ilot.

-Immeubles collectifs entre R+1 jusqu'à R+1 au niveau du centre-ville.

-Au niveau du quartier Sidi El Houari le gabarit varie entre R jusqu'à R+3 rarement R+4.

-Pour le port d'Oran les gabarits sont entre R et R+3.

b- L'état de bâtis.

Au niveau du centre-ville on remarque que l'état de bâtis assez bon et il y a des bâtiments qui sont en état bon et autres en état moyen, bien sur ce sont les constructions qui ont bénéficié d'une opération de restauration et de réhabilitation, l'état vétuste est rarement trouvé. Par contre le quartier Sidi El Houari souffre d'habitat vetuste.au niveau du port aussi on remarque la prédominance des constructions en état moyen et vétuste surtout au niveau du port de pêche.

Sou-synthèse :

L'aire d'étude est marqué par son verticalité et ces bâtiment qui montent en hauteur mais aussi il souffre de la vétusté de ces bâtiments qui va menacer l'image de la ville surtout au niveau de quartier de Sidi El Houari qui constitue le centre historique de la ville d'Oran, un sitehistorique de vocation culturel qui donne une identité touristique pour Oran.

h) Etude du paysage naturel.



Description :

D'après l'analyse on a remarqué que la zone d'étude a un paysage naturel important : par le front de mer qui offre un vue vers la mer mais cette vue est défigurée par le port par ses friche industrielles, aussi ce port suscite la pollution et menace l'environnement naturel.

Aussi cette richesse environnemental est assuré par le montagne de Murdjajo, par le site naturel de château neuf, aussi par les falaises qu'on les vu depuis le port.

Sou-synthèse :

La zone d'étude d'un paysage naturel frappant fournit par la mer, le Murdjajo, les falaises, la foret qu'on les percevait depuis le port et le front de mer. Mais la ville est restée tourner le doux à la mer par le port qui constitue comme une barrière entre la mer et la ville.

Figure 34Etude du paysage naturel.Établie par auteur

i) Etude de la topographie.

Description :

La topographie du site est très accidentée,où il présente une pente de déniveléde 40 m coté nord au sud de théâtre deverdure.

On remarque aussi que la topographie de siteentre le boulevard front de Mer et le portde commerce est très difficile, avec une pente de 55% et une dénivelé de 78m, qui pose un problème de rupture entre la ville et son port.

-entre le port et Sid el houari Onremarque une pente moyenne, qui donnela possibilité de créé le lien entre le quartierde Sid el houari et le port aussi d'ouvrirle port au public.

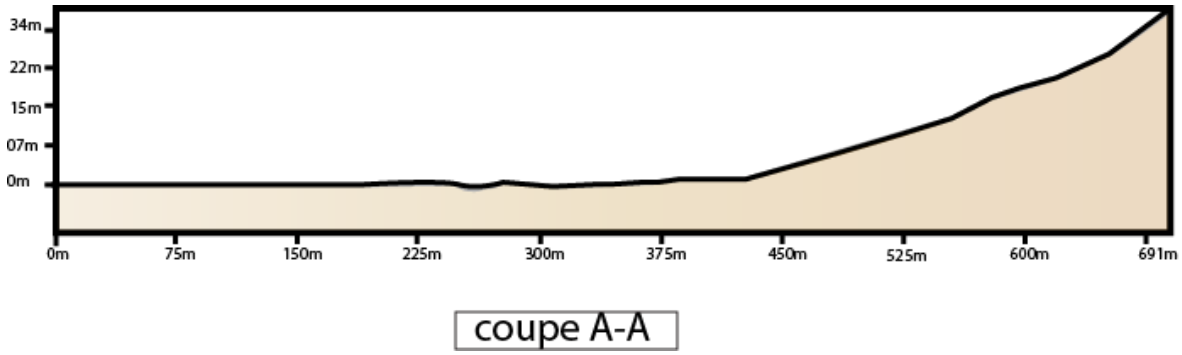
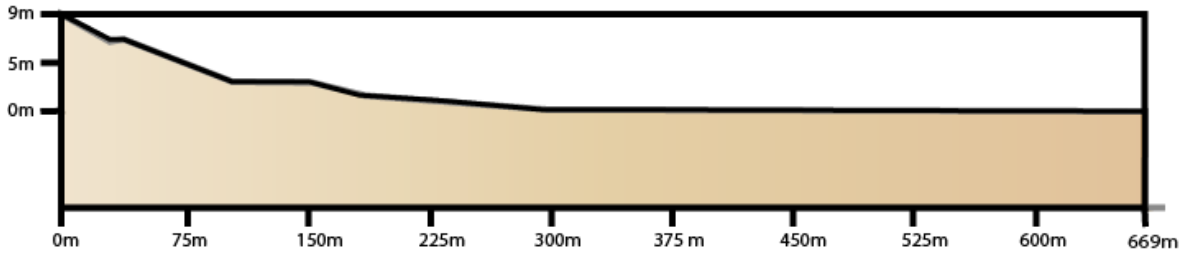
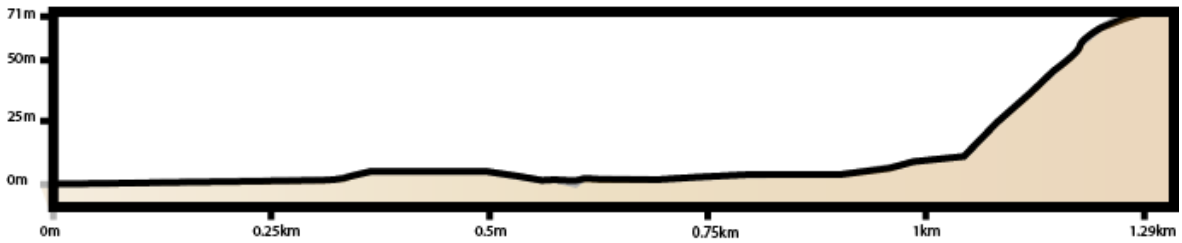


Figure 35coupe A-Aétablie par auteur



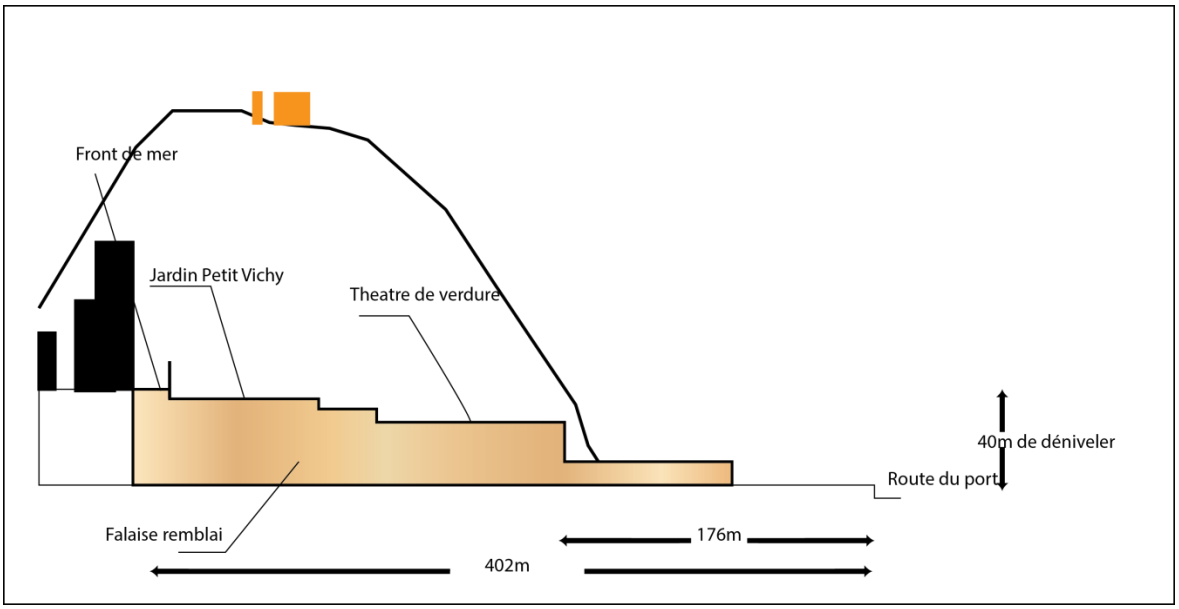
Coupe B-B

Figure 36Coupe B-Bétablie par auteur



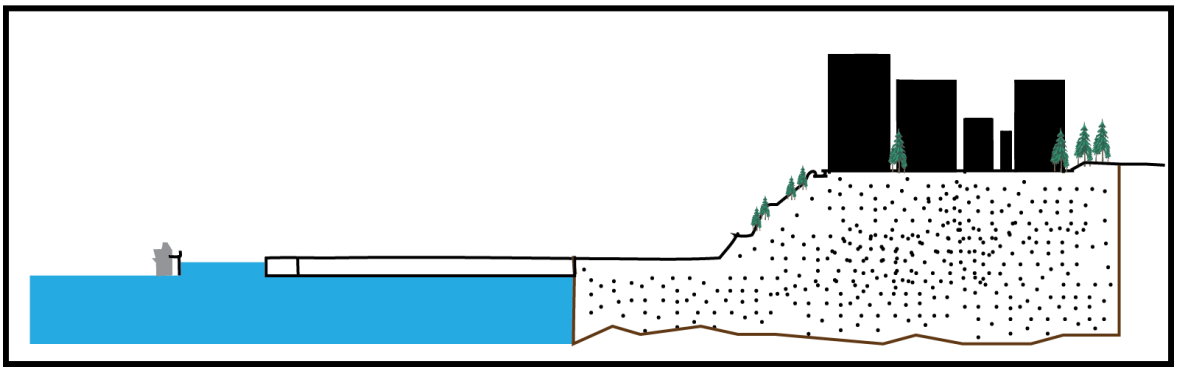
Coupe C-C

Figure 37 coupe C-Cétablie par auteur



Coupe D-D

Figure 38Coupe D-Détablie par auteur



Coupe E-E

Figure 39 Coupe E-Eétablie par auteur

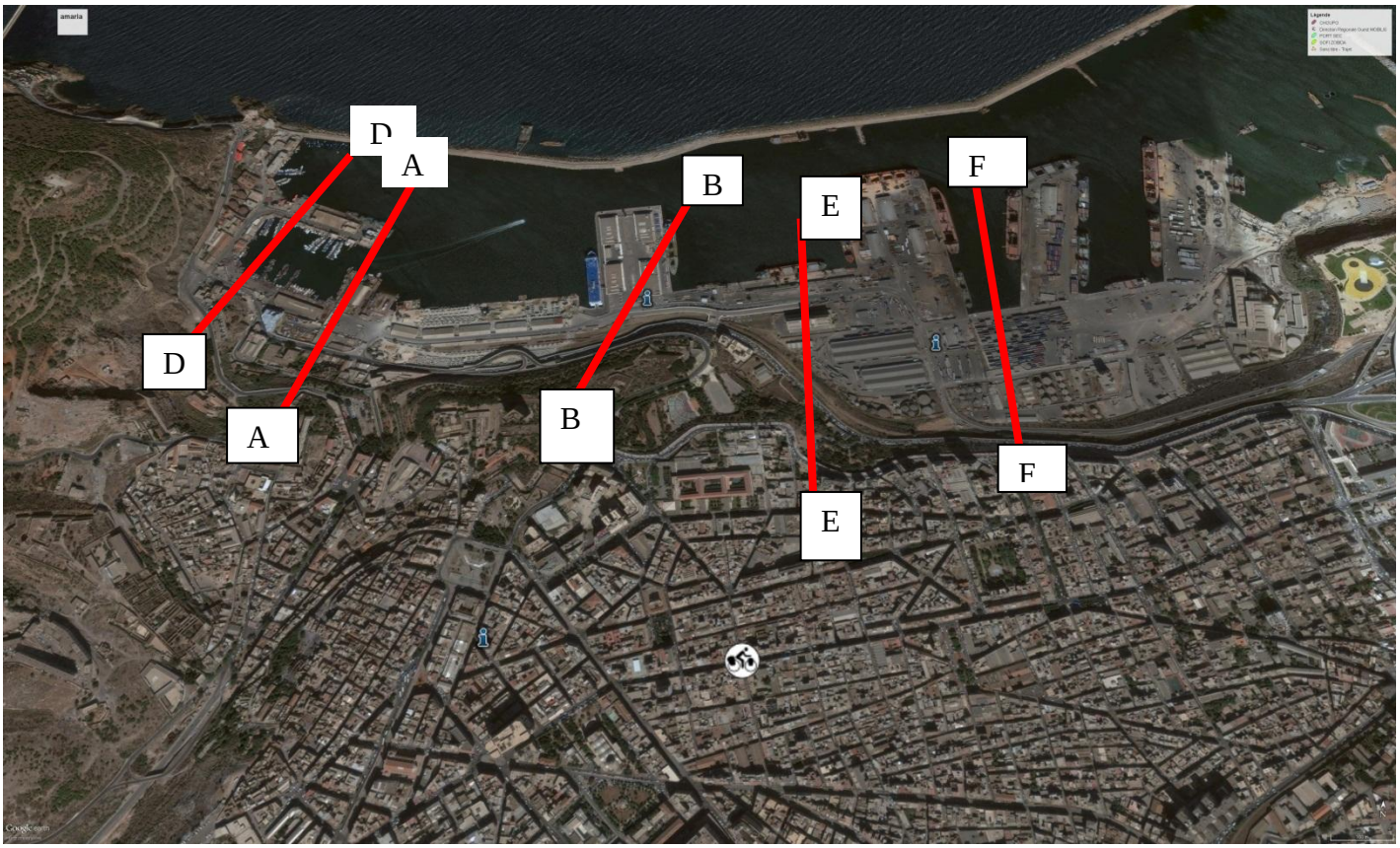


Figure 40 les lignes des coupes

j)Etude de style architectural.

Description :

La présence d'une homogénéité au niveau d'habitat collectif, Le cadre bâtis est caractérisé par sa verticalité et son horizontalité, au niveau de Sid el houari on remarque des habitats individuels traditionnels et habitat collectif en état dégradé,

-Pour L'espace non bâti : les squares sont obtenus par l'intersection du boulevard et les grands axes.

- Traitements horizontaux des façades, les (balcons).

-Le traitement horizontal des ouvertures ayant un effet atténué deshauteurs.

-La Façade urbaine ponctuée par des espaces urbains, Représentant en général l'aboutissement des grandes percés donnant sur la mer, aussi une lecture nette du skyline du boulevard à travers lePort.

-Mélange entre architecture moderne et le style néoclassique.

Sou-synthèse :

Les style architectural de la zone d'étude est très diversifié, entre le moderne et le traditionnel, aussi le mélange entre la verticalité et l'horizontalité est très remarquable, mais le port d'Oran et le quartier Sidi El Houari soufre de cadre bâtis en état dégradé.



Figure 42 façade vertical



Figure 41 Façade maritimeétablie par auteur



Figure 44facade horizontale

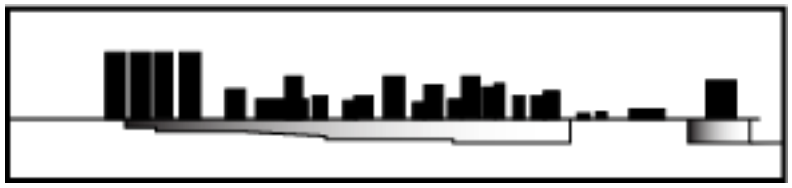


Figure 43 Façade maritimeétablie par auteur

k)Potentialités et problèmes de l'aire d'étude.

D'après l'analyse typomorphologiqueon à remarquer que l'aire d'étude endure plusieurs contraintes et possède des potentialités importants qui se présente comme suit :

Potentiels.	Contraintes
Richesse en matière des équipements administratifs, Service, loisir surtout au niveau du secteur El Amir.	Manque des équipements de loisirs surtout au niveau de quartier de Sidi El Houari
Activités commerciaux très développés.	Manque des équipements sportifs.
Puiseurs centralités sont développés au niveau du secteur El Amir à cause de nombreuses activités.	Activité de commerce est moins développée au niveau de quartier de Sidi El Houari.
Un potentiel de clients et des touristes frappant.	Malgré le potentiel touristique que présente l'aire d'étude l'activité touristique est peu développée
Mixité entre Habitat collectif et l'individuels.	Un manque des centralités au niveau de quartier de Sidi El Houari à cause de manque de sécurité au niveau de ce quartier et l'absence de l'attractivité..
Variété des hauteurset de style architectural (Tours, habitat collectif, habitat individuel.	Les activités qui animent dans le port sont parfois des activités polluants et provoque le vacarme.
L'aire d'étude est bien desservie en matière de transport en commun surtout le secteur El Amir (Bus, Tramway).	L'axe de port reste indigent en matière des activités de commerces et d'animations
L'aire d'étude caractérise par une trame de distribution qui permet la connectivité de différentes parties de la ville avec le port.	L'état vétuste défigure le paysage urbain.
L'aire d'étude se caractérise par un paysage naturel important.	-le manque des aires de stationnement(stationnementdans les voies.)

Richesse en matiére des sites et monuments historiques pour attirer les touristes.	Les voies à grandes vitesse qui constituent comme une rupture physique entre la ville et le port.
//	Les grands talus qui constitue comme un rupture entre la ville et le port.
//	manque des espaces public etquelquedes espacesmal aménager.

Tableau 22 Potentialités et problèmes de l'aire d'étude[62]

L) Synthèse :

Le port et la ville ne fonctionnent pasensemble ainsi laville tourne le dosà la mer et cela est dûà plusieursbarrière :

-une rupture marquée le long de front demer entre la villeet le port (des talus).

- la voie mécanique a grande vitesse.

-expansion de l'emprise portuaire et sesinfrastructuresqui menacent environnement (pollution,des nuisancessonores) et causent la faible relationentre la ville et leport à cause du nature de ces activités.

-existence des espaces clôturés tel que :le cercle militairequi empêche la connectivité entre lesdifférents partiesde la ville.

[62] Source d'auteur

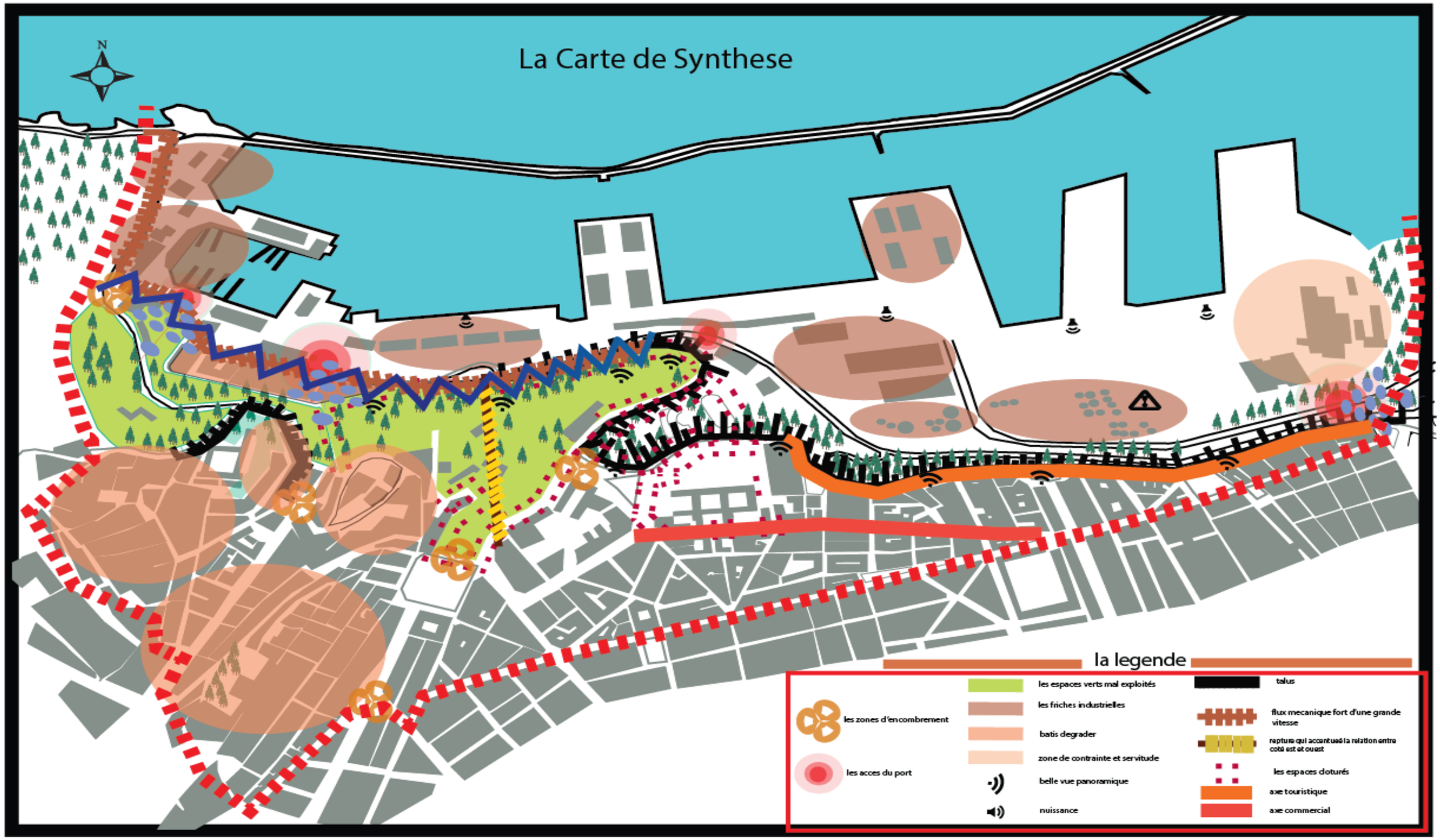


Figure 45 carte dysfonctionnements.Établie par auteur

La problématique spécifique.

La ville d'Oran est dotée des potentiels important (transport, infrastructure, équipements structurants, environnement…) et une capacité touristique et économiquesuprême pour renforcer sa compétitivité à l'échelle national et international.

Entre mer et colline, une ville paysagère construit sur un plateau en balcon sur la mer et ouvert sur la rade et le cirque des collines qui enserrent, est trouvée désunie avec son port à cause d'une triple barrière : Topographie, et les fonctions portuaires et les bâtiments industriels témoin de l'activité portuaire.

Le développement métropolitain d'Oran est intimement lié à la fonction portuaire mais au jour d'hui cela traduit par de fortes nuisances résultant du transit des marchandises par le centre-ville, qui produisent en effet des transports par camion qui convergent vers le port à travers toutes la ville, des conséquents sur le centre-ville, le centre historique , l'environnement et sur le reste de la façade maritime, aussi cette situation ne fait qu'aggraver la relation fragile entre la ville et la mer, aussi ce port devient insuffisant par sa surface et son profondeur face aux nouvelles exigences du gigantisme naval et de la mondialisation, et par sa structure il devient un espace fermé clos qui a imposé la ville de tourner le dos à la mer.

Oran en tant que ville portuaire devez avoir une occasion pour renforcer la relation ville – port et pour unir et concilier le port à la ville, aussi un port attractif au cœur de la ville au lieu d'un espace fermé et répulsif, qui assure une grande ouverture sur la mer pour donner une naissance à l'opération ville-port et pour le retour de la ville à la mer et qui positionne Oran comme une destination touristique évènementielle et culturelle majeur en Méditerranée, et donner une image nouvel d'Oran métropole internationale, à la fois historique et moderne.

.

3.3Choix du périmètre d'intervention.

Notre Vision s'attache à réconcilier la relation ville-port,et rendre le port attractif au lieu d'un espace clos, et permettre aux Oranais et aux touristes de trouver leur droit à la mer. Aussi de redonner un équilibre entre le secteur Sidi El Houari appauvri et le centre-ville en plein essor.

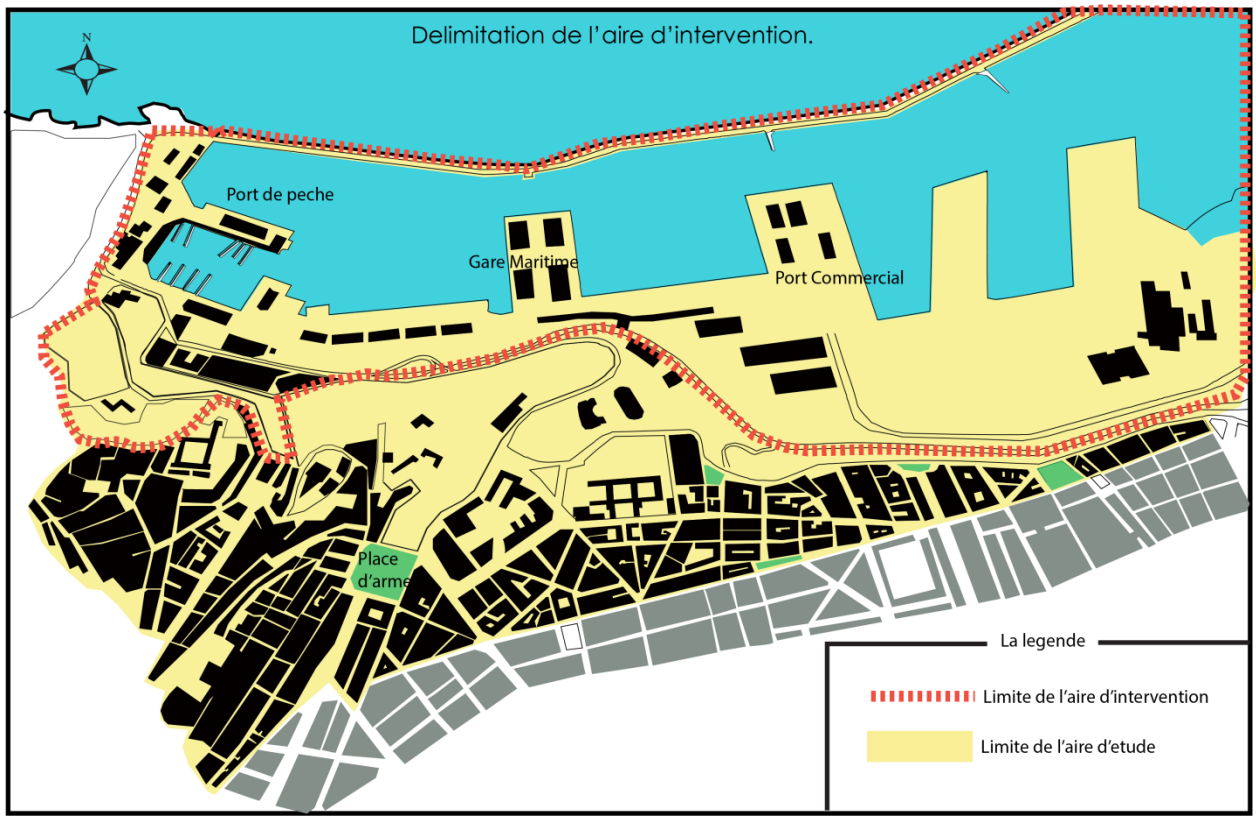


Figure 46 carte de la délimitation de l'aire d'intervention.établie par auteur

3.4Approche thématique.

Pendant de nombreux siècles, ville et port ont formé un système dont leurs activités était quasi consubstantielles, créant ainsi une trame urbaine spécifique à cette logique d'interdépendance et de complémentarité, mais aussi tout un imaginaire, liés à une place marchande, destination finale d'une route de transport, lieu d'échanges, de commerce, centre de vie et de brassage culturel.

Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé. De profondes mutations, de nature technologique mais exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux, ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation, aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port.

Aujourd'hui et depuis déjà quelques décennies selon les pays, les espaces à l'interface ville/portconstituent des territoires à recomposer.

L'ambition aujourd'hui est de proposer une nouvelle génération de transformations par lesquelles la ville et le port resteraient en partie combinés voire même intégrés d'une manière plus étroite et novatrice. Il s'agit de transformer à nouveau la ville en une vraie ville portuaire.et les exemples qu'on a choisis montre cette ambition ainsi les différents stratégies pour arriver à concilier la relation ville- port.

3.4.1 Exemple 1 :Le port de Tanger.

C'est un Projet De Reconversion De La Zone Portuaire De Tanger Villeau Maroc .qui permettre à la ville de Tanger de se positionner en tantque destination pharedu tourisme de croisière et de plaisance à l'échelle de la Méditerranée.La reconversion de ce site de 84 ha, en plein centre-ville à côtéde la médina, est considéréecomme une occasion unique pour refonder la relation Ville-Port.

-les premiers travaux ont été lancés en 2011et la dated'achèvementdu Projet : fin 2016.

-Le maitre d'Œuvre:Melehi Youssef – Diwane Architectes parmi cesobjectifs:

- Introduire de nouvelles activités créatrices de richesses et d'emplois.

- Assurer une bonne intégration du port dans la ville.
- Garantir un développement respectueux de l'environnement.

Les Consistances du projet.

Dimension portuaire.



Figure 47 fonction Croisière.



Figure 48 fonction de Plaisance.



Figure 49 fonction de Pêche.



Figure 50 fonction Fast-Ferry

Dimension urbaine.



Figure 54Culturel & évènementiel



Figure 53 Commerce & animation

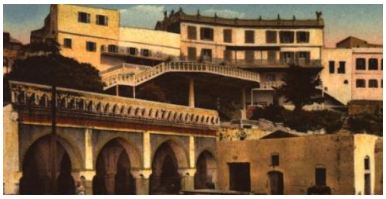


Figure 52 Hôtellerie.



Figure 51 Résidentiel & bureau

Composantes Maritimes

Croisière : Le port disposera de 03 postes dédies a cette activité (260m, 270 m et 360 m).



Figure 55 vue sur le pôle de passagers de Tanger.

Plaisance :

-Aménagement d'un nouveau port de plaisance a l'est duport actuel (1.080 anneaux)

-Reconversion du port de pêche actuel en port de plaisance(530 anneaux).

vieux port.

-530 anneaux de 7 à 30 mètres.

-Zone de réparation navale (1.5 ha).

-Aire réservée à l'hivernage (extensible à 03 hectares.

Nouveau port.

-1.080 anneaux de 7 à 70 mètres.

-Club nautique.

Ecoles nautiques.

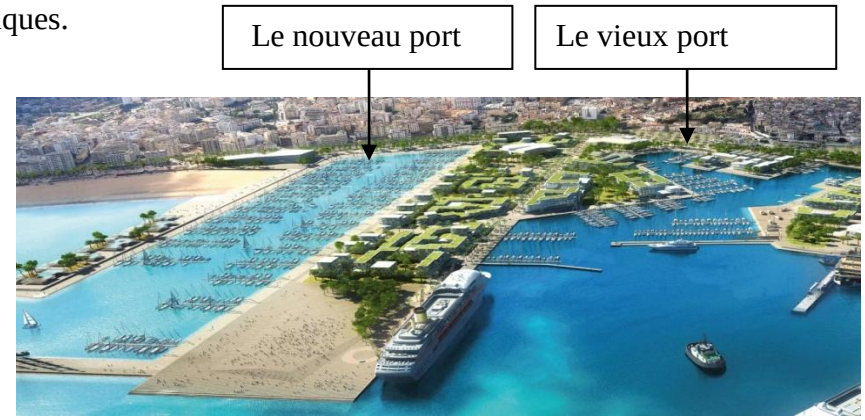


Figure 56 Vue sur le vieux port et le nouveau port de Tanger.

FAST FERRY.

-Maintien de la ligne Tanger – tarifa (01 million de passagersdont 400.000 touristes)

-Terminal fast ferry mis a niveau et modernise.



Figure 57 terminal fast ferry mis a niveau



Figure 58 Ancien trminzlfast ferry.

PECHE.



Figure 59 La nouvelle extension pour le port de pêche.

-Réalisation d'un nouveau port de pêche adosse au port actuel.

COMPOSANTES URBAINES: ESPACES PUBLICS.

Le choix initial est d'offrir à la ville 30 ha d'espaces publics auregard du manque de parcs et d'espaces publics dans la ville.Le Projet prévoit l'aménagement de 5 places publiques :

Espaces Publics Place Bab Al Marsa

Place Bab Al Marsa, ou «Porte du Port », d'une superficiede 8 hectares, située lelong del'actuelle zone d'entrée duport depuis la façade abritantles bâtiments RENSCHAUSENel'ancienne gare ferroviairejusqu'au Borj de Dar Elbaroud.Elle formera un traitd'union entre levieux port et la médina



Figure 60 Situation de la place Al Marsa.



Figure 61 vue vers la place Bab Al Marsa.

ESPACES PUBLICSPLACE DU LARGE.

située à l'extrémité du môle de commerce entre le bassinde plaisance et celuides croisières. Sur une superficie de 5 hectares, elle offrira une vue panoramiquesur la mer et la médina et permettra aux visiteurs un espace polyvalentidéal pour les promenades au bord de l'eau et l'accueil de diversesmanifestations à grande affluence



Figure 62 Plan de situation de la place du large.



Figure 63 vue vers la place du large.

ESPACES PUBLICSPINEDE.

Cette pinède est lepoumon vert du Projet ets'étend de la nouvelledarse du vieux portjusqu'au nouveau bassinde plaisance, sur une superficiede 3 hectares.



Figure 64 Situation de la place de la Pinede



Figure 65 Vue vers la place de la Pinède.

ESPACES PUBLICSPLACE DE LA PRESQU'ÎLE.

Place de la Presqu'île : aménagéele long de la diguede protection de la nouvelleMarina, elle sera édifiée surune surface globale de 2hectares. Surélevée de deuxmètres par rapport auniveau des autres quais, ellesera aménagée sous formedu pont d'un bateau. Ellecomportera des espaces depromenades, de restaurationet d'animation.



Figure 66 Plan de situation de la place du presqu'ile.



Figure 67 Vue sur la place de presqu'iles.

ESPACES PUBLICSPLACE DE LA MOSQUEE.

aménagée sur une surface de 1,5 hectare, abrite la grande mosquée.Cette esplanade assure la jonction entre l'espace dédié à la pêche et lereste du Projet. Cet espace constituera le premier repère pour les touristesde croisière qui débarquent au port .



Figure 68 Plan de situation de la place de la mosquée.



Figure 69 Vue sur la place de la mosquée.

COMPOSANTES URBAINES:EQUIPEMENTS CULTURELS, Hôtellerie.

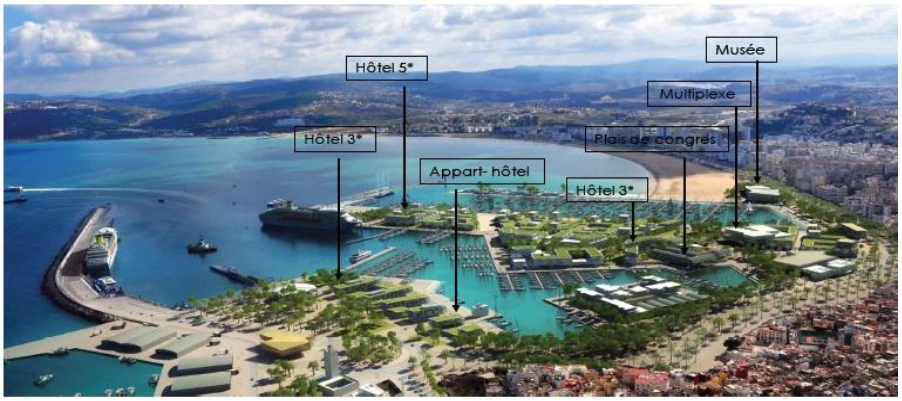


Figure 70 Situation des équipements structurant.

COMPOSANTES URBAINES: COMMERCE & ANIMATION.

Magasins, show-rooms, services,Cafés & restaurants,Centre commercial.



Figure 72 Vue a bord de quai du port du tanger.



Figure 71 Plan d'aménagement du port de Tanger.

COMPOSANTES URBAINES: RESIDENTIEL & BUREAUX.

RESIDENTIEL: 400 Appartementsde Très Haut Standing.

BUREAUX: 20.000



Figure 73 .habitat de haut standing du port de tanger.



Figure 74 Plan de la localisation des de svce et de commerce au niveau du port de Tanger.

COMPOSANTES URBAINES: MOBILITE.

-Stationnement : 6.000 places

-Réouverture des rampes etportes d'accès a la Medina .

-COMPOSANTES URBAINES: MOBILITE:TELEFERIQUE.

-Meilleure connexion entre laMedina, terminal croisière, marinaset ville moderne (placefaro).



Figure 75 plan du tracé de la ligne téléphérique.

Synthèse :

La reconversion du port de Tanger est une opération très importante pour la ville,qui va participer au rayonnement du Tanger et assurer sa ouverture vers le port , on peut retenir de cette expérience que par son programme riche permet à la ville d'apparaitre au sommetde la hiérarchie des villes :créative,motivante,attractive .ainsi les dimmensions urbaines et portuaires que ce nouveau port pocède,assure la visibilité,la compétitivité du tanger et la positionne comme un grand pole touristique,économique et culturel à l'echelle nationale et internationale,et concevant un vrai projet de développement urbain qui offre des espaces public à tous les citoyens,et aussi créant une certaine mixité urbaine par les activités qui von s'animé au niveau de ce port.

3.4.2Exemple 2 : euro-méditerranéen à Marseille réconcilier la ville et le port.

Présentation de l'exemple:

L'opération Euro-méditerranéen est lancée en 1995. C'est la plus grande opérationde rénovation urbaine d'Europe du sud. elle s'étend dans un périmètre de480 hectares . inclut, au nord du Vieux-Port et du centre de Marseille, une partie duport de commerce et les quartiers compris entre celui-ci et la gare Saint-Charles.

Il est déclaré « Opération d'Intérêt National », dont l'outil opérationnel est un ÉtablissementPublic d'Aménagement (EPA) créé en 1995, qui fait intervenir à la foisl'État et les collectivités locales et régionale.

Ce projet est répartit en deux phases : est aujourd'hui achevéeet laisse place à une seconde phase qui devrait s'achever audébut des années 2030.

L'Euro Med 1 : avec une surface de 310 hectares.

L'Euro Med 2 : avec une superficie de 170 hectares.



Figure 76 Vue aérienne du périmètre du Euro Med

Les objectifs de ce projet :

- Renouveler l'interface urbano-portuaire,
- Renforcer les infrastructures de transport,
- Améliorer le paysage urbain,
- Recréer des espaces publics,
- Élargir le centre,
- Procéder au rééquilibrage nord-sud de la ville,
- Implanter de nouvelles structures à vocation culturelle

Etude du Euro Med 1 :

Sur le périmètre, trois pôles d'intervention font chacunl'objet d'une ZAC (Zone d'Aménagement Concertée).

les ZAC de « la Cité de la Méditerranée », « Joliette » et «Saint-Charles ».

Le programme :

4000 m²logements neufs.

500 000 m² de bureaux.

200 000 m² de commerces.

200 000 m² d'équipements publics.

20 hectares d'espaces verts.

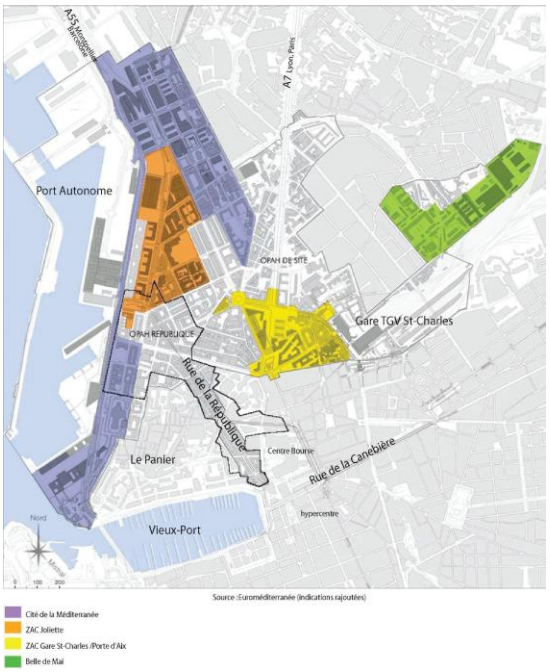


Figure 77 Les ZAC d'Euro Med 1.

La cité Méditerranée .

Sise sur 110 hectares, soit un tiers du périmètre Euroméditerranée,une surface longeant le littoral sur 2.7 kilomètres, elleconstitue l'interface ville-port . Cet espace se situe en bonnepartie sur le domaine portuaire et inclut la mise en place d'unéquilibre entre activités portuaires et fonctions urbaines.

Programme

36 000 m² de commerceset de services .

132 000 m² de bureaux .

98 000 m² d'équipements publics .

220 000 m² de logements .

Le projet est un vaste programmevisant à rendre aux Marseillais unevue élargie sur le littoral et à implanteren bord de mer des « activitésculturelles, de formation, scientifiques,ludiques et tertiairesIl s'agit donc de « recréer un linéaired'activités » sur 2.7 km de la partie laplus au sud du port actif jusqu'auquartier d'Arenc au nord.

On distingue trois caractéristiquesnouvelles que le projet veut mettreen avant:

nouvelle scénographie,nouvelles fonctions.nouvelle mobilité.



Figure 78 Vue aérienne sur ZAC de la Méditerrané



Figure 79 plan d'aménagement du ZACde la Méditerrané.

Le Boulevard du Littoral, « un projet de recomposition ».

La gare maritime de la Major.

une nouvelle gare maritime a été inaugurée : la gare de la Major.



Figure 80 La gare maritime de la Major.

Le Parvis des Escales – Cathédrale de la Major.

le chantier de l'esplanadede la Major – renommée« Parvis desEscales » actuellementen cours vise à rendrele lieu entièrement accessibleaux piétons età y installer diverses activités recréactives.

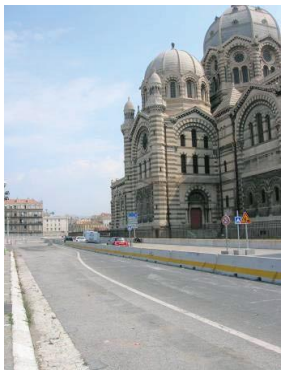


Figure 81 l'Esplanade de la Major avant réaménagement



Figure 82 l'esplanade de la Major après la réaménagement.

Le J4/Esplanade St-Jean.

En ce qui concerne l'insertiondu J4 dans le projet de la Citéde la Méditerranée, il sera misen avant comme pôle culturel.On y trouvera ainsi diverséquipements culturels, publicset privés. Parmi ces derniers,le Mucem.

-Les autres équipements culturels du J4 A côté du Mucem serontégalement installés deux autres équipements à vocation maritime:le Centre de la Mer: « grand équipement scientifique et technologique» censé accueillir des expositions sur le thème de la mer,sur les métiers et les activités maritimes,la Villa de la Méditerranée: projet émanant du Conseil Régional.



Figure 83 Vue sur le Mucem du J4.

Les Terrasses du Port.

Entre Sud et Nord de la Cité de la Méditerranée,les activitéscommerciales et récréatives se centrerontprincipalement sur « lesTerrasses du Port » qui se situeront sur lee domaine portuaire, en face des Docks dela Joliette. Ces dernières se déclineronten un vaste ensemble ludico-commerciald'une surface de 41'000 m2 destinée auxpassagers ferries et aux croisiéristes, maisaussi à un public large de consommateurs, spécifiquement adapté à uneclasse moyenne13'000m2 de terrasses animées sont égalementprévues.



Figure 84 vue des les activités commerciales qui s'animent au niveau du port.



Figure 85 Vue sur les terrasses du port.

-Le quartier arrière-portuaire d'Arenc.

Le troisième pôle de la Cité de la Méditerranéese trouve au nord, dans le quartier d'Arenc. Là aussi, plusieurs types d'aménagementsont prévus.

Les îlots Peysonnel:Ces îlots devraient recevoirune mixité de fonctions : logements, bureaux, hôtellerie.

Le Parc Habité:Il s'agit d'un mélange entreespaces verts et espaces résidentiels. Lebut est de redensifierle quartier par la construction de nouveauxbâtiments de différentes hauteurs etd'adapter le quartier aux nouveaux style de vie des Marseillais.



Figure 86 intérieur d'un ilot du Parc habité d'arenc.



Figure 87 .Vue en 3d du quartier d'arenc.

édifices majeurs à vocation culturelle fontoffice de levier : le Silo à céréales, équipementprivé sur lequel nous allons revenirlorsque nous parlerons de patrimoine portuaire70,et les Archives et la BibliothèqueDépartementales, équipement public. Deplus, plusieurs tours de bureaux vont êtreérigées.



Figure 88 La tour de ZahaHadid.



Figure 90 Vue des archives et la bibliothèque départementale.



Figure 89 .les bureaux de la CMA-CMG

<u>Zac de la joliette.</u>

C'est la première réalisation emblématiqued'Euroméditerranée avecnotamment la réhabilitation del'immeuble des docks. Autrefoisportuaire, c'est le quartier d'affaireinternational, quartier vivant etanimé pour les salariés et les habitants.C'est l'un des plus importantsprogrammes immobiliers tertiaire.



Figure 91 Le nouveau quartier d'affaire de la joliette,akkiant la modernité et identité portuaire.

Programme :

1 000 logements

300 000 m² de bureaux.

c- La rue de la République.

Artère haussmannienne aux logementsauparavant très dégradés,elle fait le lien entre l'hypercentreau sud et le nouveaucentre de la Joliette au nord,mais également entre la ville etle port actif. La réhabilitationportant sur 5 200 logements aété accompagnée par l'installationde grandes enseignes quifait de cette artère un véritablepôle commercial.

Programme .

5 000 logements

60 000 m² de commerces.



Figure 92 La rue de république.

Saint.Charles.

Cet espace va accueillir un nouveau quartier mixte et verdoyant avec la création d'hôtels, de logements, de bureaux.

-Programme .

10 000 m² de bureaux

4 000 m² de commerces

800 logements neufs ou rénovés

5 000 m² d'hôtellerie.



Figure 93 Vue sur quartier de Saint Charles .

e- La Belle de Mai.

À l'est du périmètre opérationnel d'Euroméditerranée, le long du faisceau ferré qui conduit à la Gare Saint-Charles, les anciennes manufactures de tabac de la Belle de mai ont été réhabilitées pour constituer un lieu dédié aux industries de l'audiovisuel, du multimédia et du numérique ainsi qu'à la culture.

Trois bâtiments se répartissent sur ses 120 000 m² :

▪ Le pôle patrimoine : regroupant notamment les archives municipales et les réserves des musées de Marseille .

▪Le pôle média : regroupe des studios de tournage et des locaux pour les industries du multimédia.

▪Le pôle du spectacle : vivant, géré par l'association « Système Friche ».

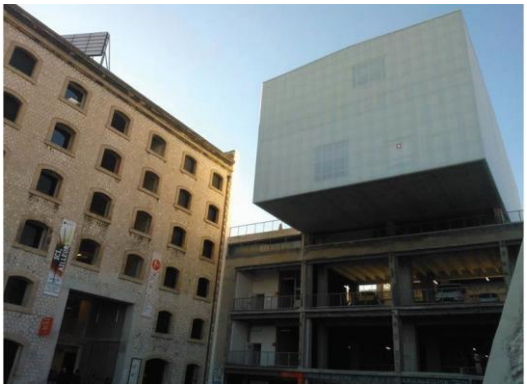


Figure 94 .Vue sur quartier de la belle de Mai.

Synthése.

Une des choses à retenir de ce projet est l'importance pour la ville de formuler un projet global de transformation en s'appuyant sur le repérage de lieux-phares susceptibles de lui donner une dimension symbolique , ainsi friches , quais , places, îles , ponts , forts et même carrières ont été mobilisés au bénéfice d'un signal fort lancé par Marseille à toutes les villes portuaires du bassin méditerranéen .

De plus les piétons doivent être les plus avantagés dans l'aménagement du port ce qui devrait se matérialiser au niveau des voies carrossables, les grandes artères devraient êtres enfouies , laissant uniquement une voie dans chaque sens pour les automobiles , ce qui réduira et le trafic et les nuisances sonores , donnant plus de places aux moyens de transports dits ‘‘doux’’ (voies cyclables , voies du bus..).

3.4.3 Exemple 3 .Casablanca Marina



Figure 95 Vue 3d du marina de Casablanca.

Le projet Casablanca Marina sesitue au coeur de cette ville Casablancaau Maroc. Ce derniera pour but de crée une façademaritime a l'échelle de l'extraordinaireposition sur la mer avecune surface de 26 hectares(dont 12 ha gagnés sur la mer)par François Leclercq ArchitectesUrbanistes.

Le programme spécifique du projet:

Le programme totalise une surface globale de l'ordre de450.000 m2 de planchers, hors parkings, avec des vocationsmultiples: hôtels, bureaux, commerces, loisirs et animations, logements...

En tout, le projet Marina de Casablanca comptera 4structures: le secteur Marina (un port de plaisance), le secteurRemblas (activités commerciales et travail), le secteur

PortesOcéanes (loisirs) et le secteur Jardins de la Grande Mosquée(espace vert et spiritualité).

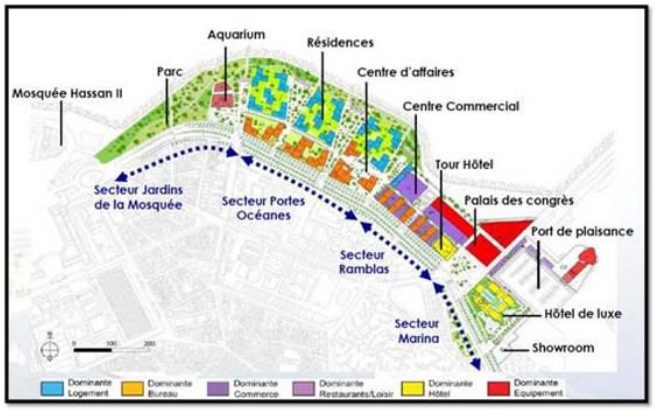


Figure 96.plan d'aménagement de marina de Casablanca

Le projet se devise en quatre secteurs.

: 1-Secteur Marina: Port de plaisance,Show room,Hôtel de luxe,Commerces et équipements.

2- Secteur Ramblas:Palais de congres,Tour Hôtel,Bureaux Ramblas,Centre commercial.

3- Secteur porte Océan:Espace logements(A2,A4,A6),Espace bureaux(A3,A5)

4-Secteur les jardins de la moquée:Aquarium,Parking & jardins.

Programme.	Surface.	%
Logements.	95.600	20%
Bureaux.	199.400	42%
Hôtels.	59.900	13%
Commerces	80.300	16%
Equtipements	40.800	9%
t)Total.	476.000	100%

Tableau 23 programme surfacique.

Synthése .

Le projet de Marina de Casablanca ne s'agit pas d'une opération qui touche le port,mais il s'agit d'un nouveau projet urbain avec une marina, ce projet est caractérisé par une mixité fonctionnelle apparant,il pocède un programme très riche pour la ville,ainsi Le projet Casablanca Marina a un objectif global similaire à notre objectif c'est comment créerune relation forte entre la ville etla mer.

3.4.4 Exemple 4 :Copenhague: réhabilitation d'un espace portuaire en lieu de vie accessible à tous .

Présentation de l'exemple.

-En 2005, la Ville de Copenhague a pris la décision de transformer l'espace portuaire

et industriel de Nordhavnen en un écoquartier résidentiel pour 40 000 habitantset en un lieu de travail pour 40 000 personnes.

-en danois København, est la capitale et la plus grande ville du Danemark.

-Parmis qui sont participer à ce projet :Thomas LEERBERG et Kirsten LEDGAARD

-Le terminal de croisières, qui se situait à cet emplacement, a été délocalisé àl'extrémité du port au début de 2014.Ce nouveau quartier durable et entouré de verdure sera parsemé de petitscanaux et de bassins.

-Un accès public à l'eau et une promenade le long des quais seront aménagés.

-Les usagers du transport en commun, les cyclistes et les piétons auront des

accès prioritaires.

-Ainsi prendra forme un lieu constitué d'habitations, de bureaux et de zones récréativesfavorisant la vie urbaine entre les résidents, les travailleurs et les visiteurs.Chaque espace aura des fonctions précises.



Figure 97 les déférents espaces



Figure 98 vue sur le plan d'aménagement du Nordhaven.

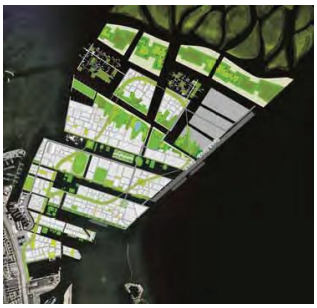


Figure 100 le plan d'extention pour le port de NordHaven



Figure 99 .le plan de réaménagement de l'espace portuaire de Nordhaven

Silo Plads.

Ce lieu se distingue par deux anciens silos situés au bord de l'eau. Il sera reconverti en une zone récréative entre autres, pour des activités nautiques, des événements ponctuels et des expositions.



Figure 101 Vue sur le Silo Pads.

Aarhus Torv. Zone centrale du quartier, elle sera un point de rassemblement où se concentreront les commerces de détail.



Figure 102 .Vue sur la zone d'Arhus Torv.

Arhusgade. Principale artère du quartier, elle favorisera la circulation des piétons et des cyclistes. Des bureaux, commerces et établissements publics y seront construits.



Figure 103 Vue sur l'artère d'Arhus gade.

Stubkaj. Ce lieu au bord de l'eau sera consacréà la pratique des loisirs et des sports. Un accès à l'eau permettra de pratiquerla navigation de plaisance ou encorele kayak.



Figure 104 Vue sur de Stubkaj.

Redmolen canal. Une promenade avec des aires de détente et des accès à l'eau sillonnera ce canal.



Équation 1 Vue sur la promenade canal.

Synthése.

Le projet de Nordhaven s'agit d'un projet de reconversion de l'espace portuaire pour arriver à une vrai reconciliation du port avec la ville,ce projet présente aussi une mixité de fonction entre loisir,logement,sport,culture ,commerce et service,on voit que la principale foction de ce projet est celui de d'habitat.c'est un exemple qui nous beaucoup d'idée pour avoir une id éesur le programme et les stratégie d'aménagement pour arriver à la reconcilitaion de la ville avec le port.

3.5Esquisse urbaine.

Sur la proposition du SDDAM d'Oran de la transfert desactivités du port de commerce sur le nouveau portdébouché à la Macta,le port d'Oran serra reconvertit en port urbain qui dégage un espace previlligié pour la pêche,la plaisance, la vitrine urbaine sur la mer.Le SDAAM d'Oran voit que le projet de reconversion port d'Oran vise la construction d'un complexe résidentielcomprenant des espaces de loisirs pour le commerce, les affaires et les services (logements deluxe, bureaux, centres d'affaires, restaurants, cafés, dancings, complexe touristique…).

a.Les grands axes du projet.

Avec un port urbain au cœur de la ville on change completement la figure et le fonctionnement de la métropole,c'est la que pourra se forger l'image du nouvel ,métropole national à la fois Oran à la fois historique et moderne.

L'occasion qui s'offre à nous d'engager la reconversion de ce territoire portuaire constitue un atout qui doit tenir divers enjeux :

D'rdre économique :le projet doit tenir en compte du poid économique du port au sein de la métropole ,par l'intégration des nouveau sevteurs d'activités économique(Finance,service,loisirs…).

D'ordre urbanistique et de réhabilitation : les intersection à créer avec les tissus voisins permettraient de redynamiser quartier de Sidi El houari ,L'opération pourraitinterprétée comme un moteur de rénovation qui redonnerrait un equilibre entre le quartier de Sidi El Houari et le centre ville.

D'ordre envirennemental :veiller à la protection de l'envireonnement naturel qui caractérise l'aire et offrir des esoace d'une vrai qualité paysagère.

Enfin des enjeux d'ordre d'identité : Il ne s'agit pas de faire un rasage du passé,aussi ils'agira de reconcilier la ville et son port .

b.Les grandes orientations.

-La délocalisation du port du commerce vers la Macta,et la reconversion du port d'Oran en port urbain.

-Extension du port vers l'est pour le nouveau port de pêche et le nouveau pole de passagers.

-La requalifiquation du centre ville.

-Opération de réhabilitation au niveau du quartier de Sidi El Houari (Les monument historique, les batiments vétuste).

-Opération de démolition : on propose de démolir les friche portuaire, les constructionsvétustes au niveau du quartier de Sidi El Houari et le port et réutiliser les espaces dégagés pour intégrer d'autres fonctions urbaines (Hotellerie,commerce et annimation,résidence…).

-Réaménagement du château neuf .

-Intégrations des nouveaux espaces publics pour créer une certaines centralité et annimations.

-La valorisation des espaces publics existant.

-Concernat l'infrastructure et la mobilités :On propose l'Elargissement de certains voies, favoriser La mobilité douc ,la projection d'une ligne de tramway.

-Les fonctions Portuaires.

-croisière(Nouveau pole de passagers.

-plaisance(Nouvelle marina,port de plaisance).

-pêche de peche-(création d'un nouveau pour de pêche).

-Les fonctions urbaines.

-Pole d'affaire

-culturelle et évènementielle.

-commerce et animation.

-hôtellerie.

-résidentielle et bureaux.

-loisir et sport.

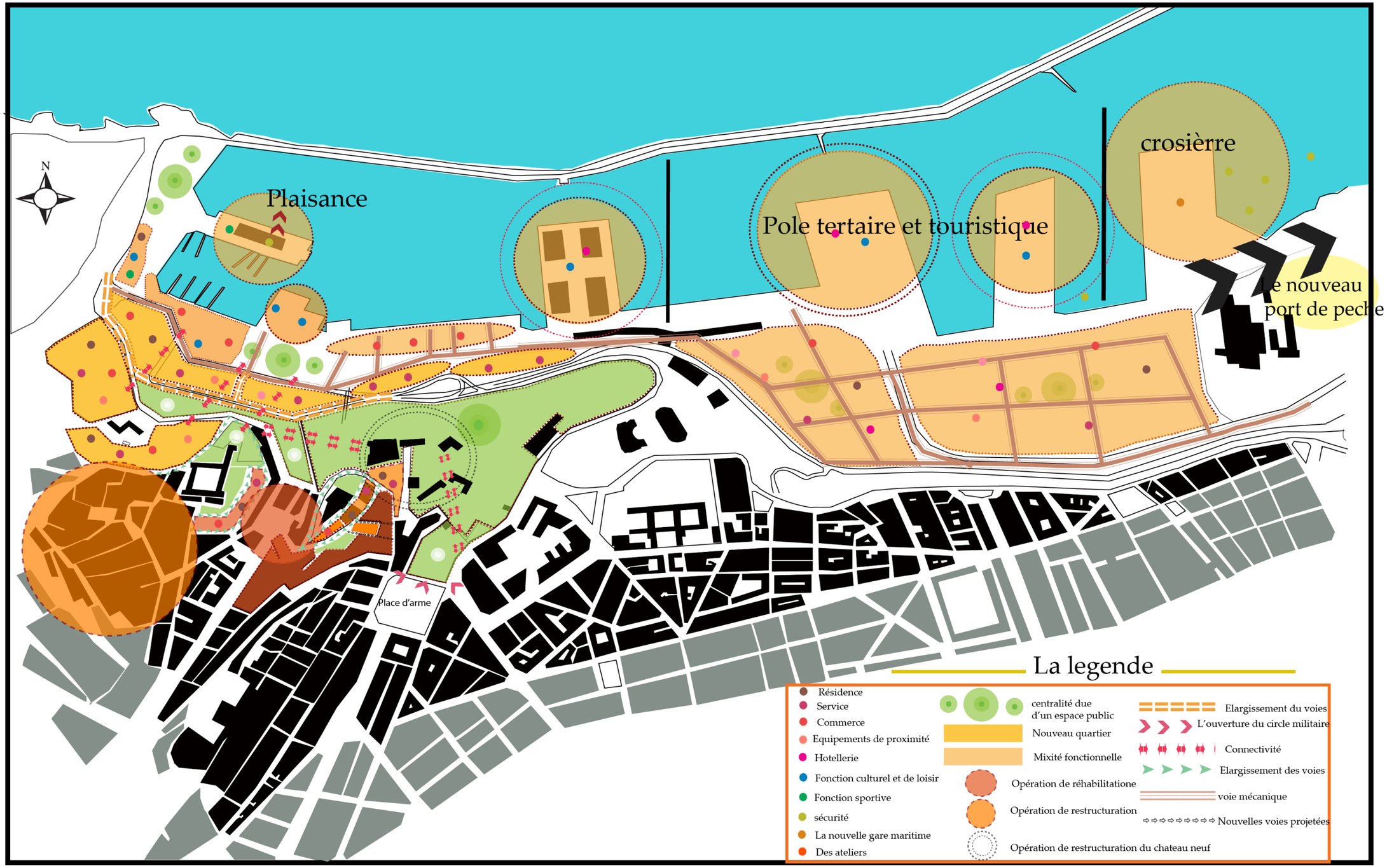


Figure 105 esquisse urbaine.Établie par auteur

3.6. Les stratégies d'Aménagements.

Pour arriver au plan d'aménagement global nous avons élaboré des différentes stratégies d'aménagement qui explique les différent actions soit au niveau d'infrastructure et la mobilité ,le fonctionnement,les tracés…pour cette phases on a devellopé cinq stratégies :

a-Infrastructure et mobilité urbaine.

b-variété des pôles

c-La mixité fonctionnelle.

d-Espaces publics et séquences.

e-Concilier la relation ville port.

Les grandes orientation :

-Favoriser la mobilité douce: pour réduire la nuisance et Améliorer la qualité de L'air (intérieur et extérieur) par :

La Création des pistes cyclables ,voies piétonnes.

-Projection d'une ligne de tramway qui relie lagare ferroviaire, le port urbain et quartier de Sidiel houari.

-Aménagement des sentiers de promenade aubord de quais

-Des aires de stationnements (4200 places).

-Différentes accès piétonnes et mécaniques.

-Prohiber la voie mécanique à grande vitesse qui crée une rupture entre la ville et le port et qui renforce la faible relationentre la ville et son port , pour cela on à proposer de faire unetunnel qui desservie les grands flux .

-Percements des nouvelles voies mécaniques afin d'assurer la connectivité entre les différents parties de la ville et le port.les trajetdes voies sont parfois des nouveau trajets et autre fois des trajet existant qui sont des piste qu'on a prposé de les renforcés.

-élargissement des voies pour faciliter la circulation.

-relier les zones hautes et les zones basse pour faciliter la fluidité entre ces deux zones , par des escaliers ou bien des rampes.

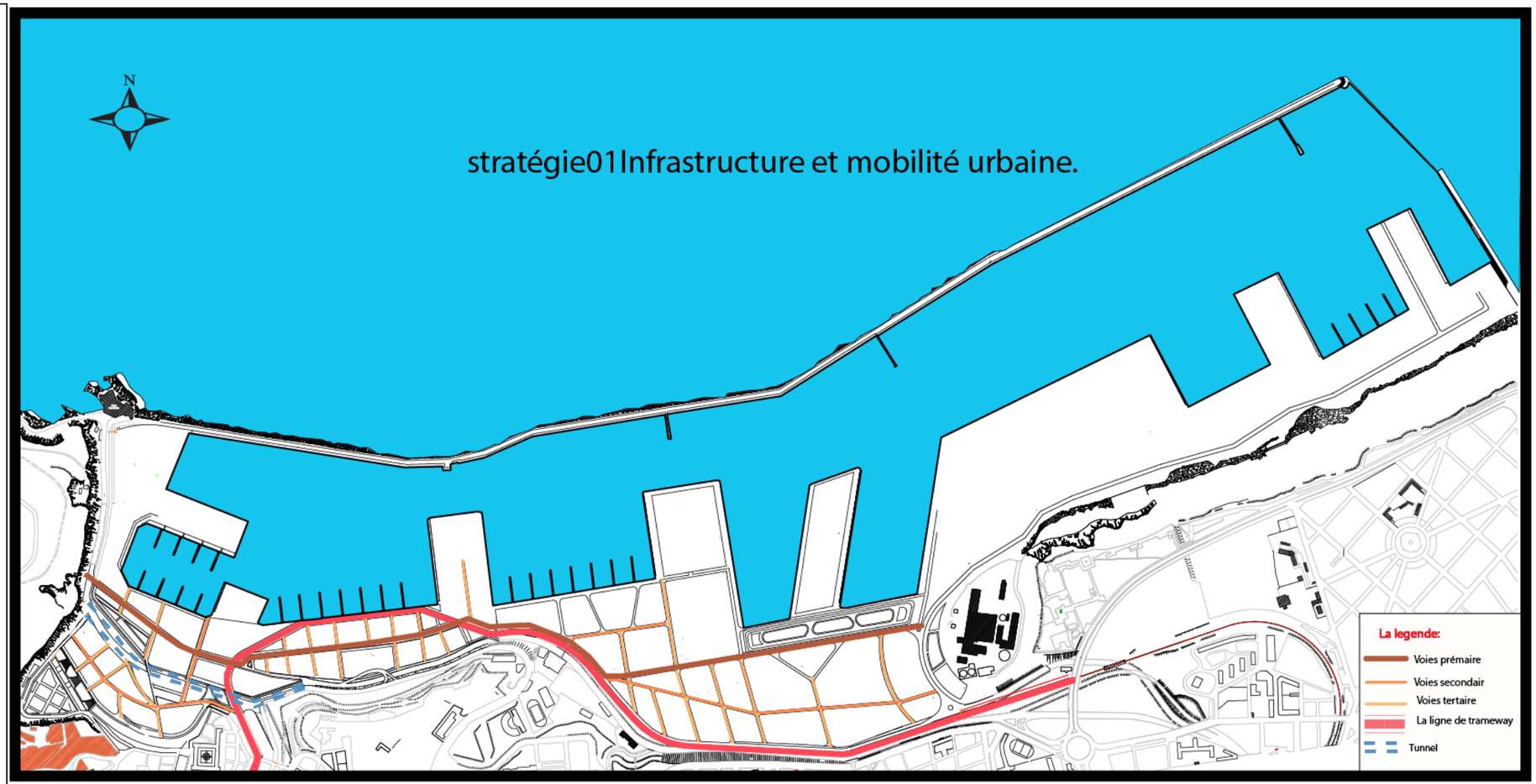


Figure 106 carte infrastructure et mobilité urbaine.etablie par auteur

b-Variété des pôles.

Pour atteindre une vrai mixité fonctionnelle, et des multiples activités, pour rendre le port attractive et positionner Oran comme unedestination touristique, évènementielle et culturelle majeure en Méditerra née, on a créer 4 pôles :

1-Le nouveau port de pêche: création d'un nouveau port de pêche à l'extrémité du port,où on a proposé une extensiondu port pour qu'il soit suffisant pour intégrer un nouveau port de pêche, pour ce port on a proposé: les ateliers, fabrication de glaces, stockage, marché de gros, écoles de pêches, restaurants,marché de détail

2-Pole des passagers et de croisière: cette zone va comporte une gare maritime, des fonctions de sécurité telle que :capitainerie, la douane,Siege de police,les Gardes cotes,Siege de pompiers; Siégé de PFSO.

3-La zone tertiaire :pole est destiné pour l'affaire et le tourisme où l'activité qui domine c'est le service.

4-Port de Plaisance (Marina) :cette zone sera dédié à la pratique du sport, et pour le loisirs .

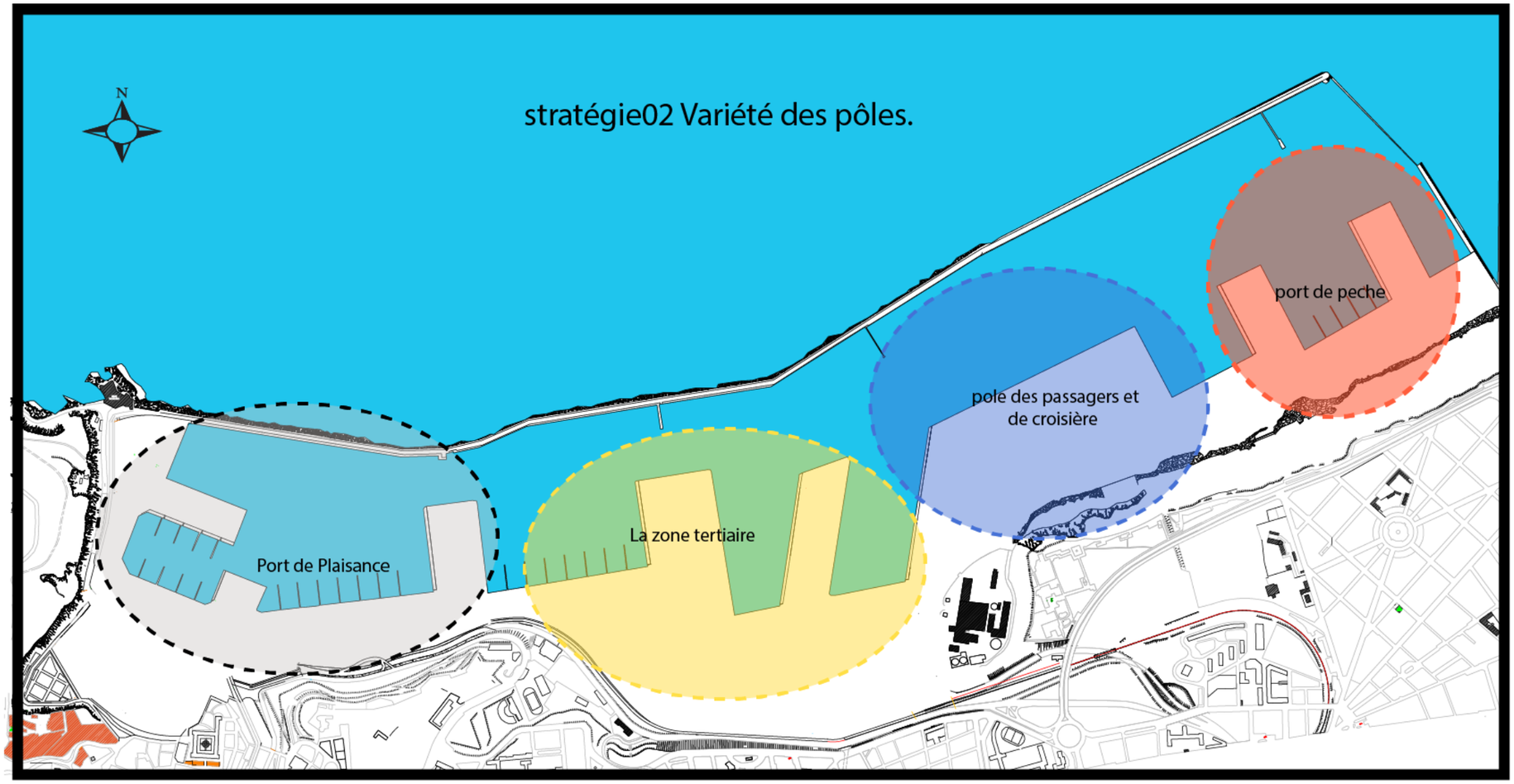


Figure 107 carte variété des pôles.établie par auteur

c-La mixité fonctionnelle.

notre stratégie se base sur l'aboutissement d'une mixité fonctionnelle pour minimiser les déplacement, assurer la mixité sociale toute en évitant la mono-fonctionnalité. Cette mixité des fonctions urbaines établira le port d'Oran en site vivant, tant en journée, qu'en soirée, dynamisant ainsi l'attractivité du quartier de sidi el houari par la création des lieus constitués d'habitations, des bureaux et des zones récréatives favorisant la vie urbaine entre les résidents,les travailleurs et les visiteurs. Chaque espace aura des fonctions précises.

-ces lieux vont concentré au niveau du pole d'affaire et le port de plaisance.

-Les rez-de-chaussée seront occupés par des surfaces commerciales.

-augmenté l'offre hôtelière pour stimuler le tourisme d'affaires par la projection des differents gammes d'hotels.

Au niveau de pole d'affaire, en matière d'habitation on propose une gamme de logement de haut standing,des bureaux spécialisés (finance, services au entreprises, accueil des sièges des entreprises…)aussi des cabinet pour architectes, médecins, avocats …aussi pour autre utilisateurs.

-pour les espaces récréatives et culturelles on propose au niveau du pole d'affaire : une philharmonie,Multiplexe cinématographique. palais de congres.

-le port Avec ses bureaux, il sera principalement un pôle dédié à la création de valeur économique, fréquenté. Ses hôtels et ses bureaux et ces lieux recréatives accueilleront tant une clientèle d'affaires, que des touristes ou des amateurs de spectacles. en matières des hôtels on a proposé un hôtels de 4* étoiles au niveau du marina et un hôtels de 5* étoiles au niveau e la zone tertiaire.

-Les commerce seront aussi injecté au niveau au pied des immeubles sous forme des magasins, des showrooms,des boutique…

-au bord de l'eau sera consacré à la pratique des loisirs et des sports. Un accès à l'eau permettra de pratiquer la navigation de plaisance ou encore le kayak, les yachts, Le surf, Le nautisme à la voile, l'aviron et pour cela on a proposé des clubs telle que Club de ski nautique, Club de l'aviron, Club nautique. ainsi pour renforcer l'activité de loisir on a injecté un centre multifonctionnel.

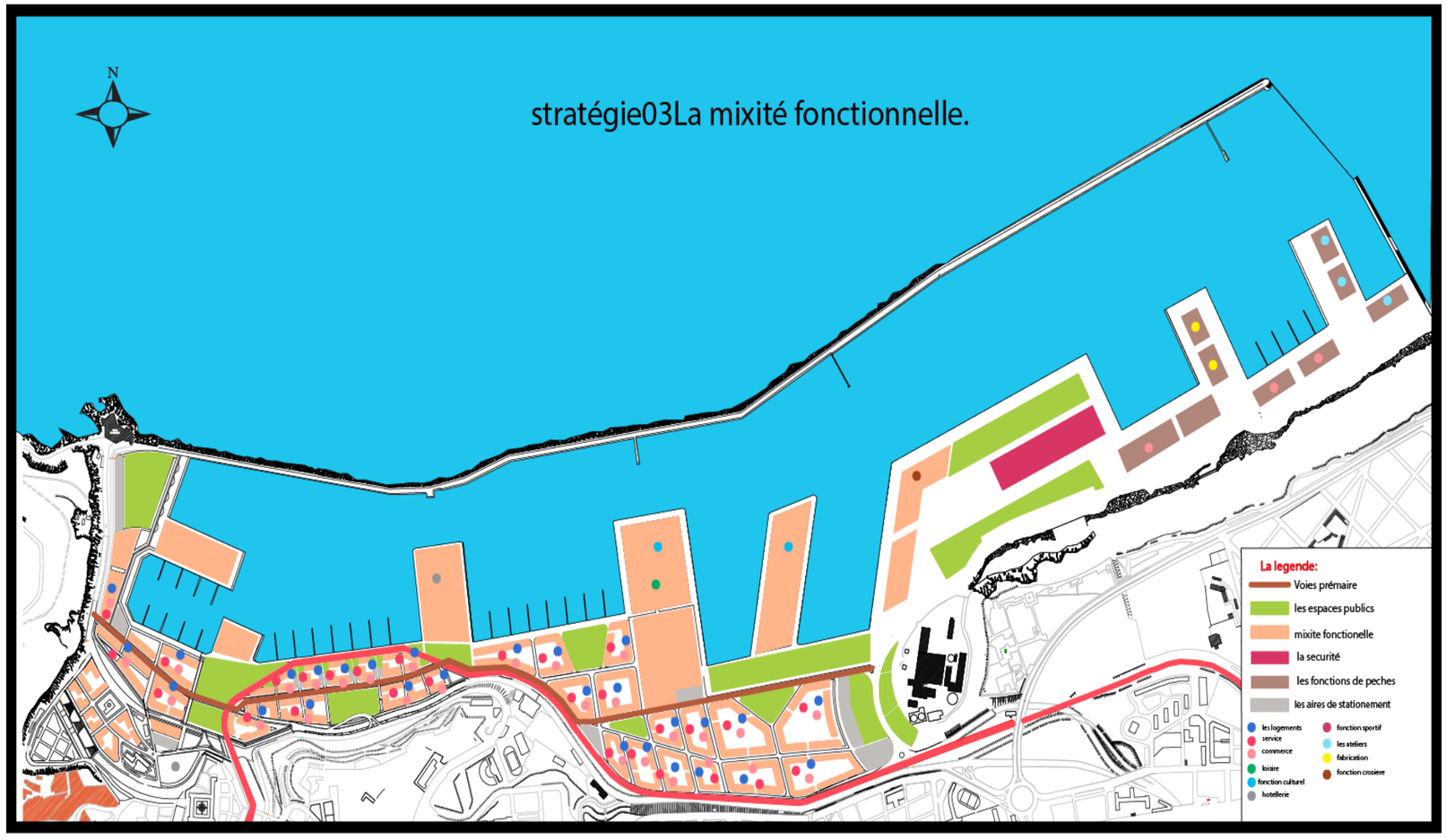


Figure 108 cartedela mixité fanctionnelle.etabli par auteur

d-Espaces publics et séquences.

Les grandes Orientations.

-La valorisation des espaces publics existants.

-La proposition des nouvelles espaces publics pour l'événementiel, promenade, flânerie, balade, afin d'avoir une vrai qualité paysagère.

-Un accès public à l'eau et une promenade le long des quais seront aménagés.

-La zone fera office d'oasis de verdure consacrée à la détente et à la pratique d'activités de loisirs.

-Des jeux d'eau, des manèges et d'autres jeux pour enfants. des aménagements paysagers de qualité, des parcs et des jardins.

-Améliorer l'attractivité du quartier en créant des espaces de vie et de rencontres pour tous les habitants de la ville.

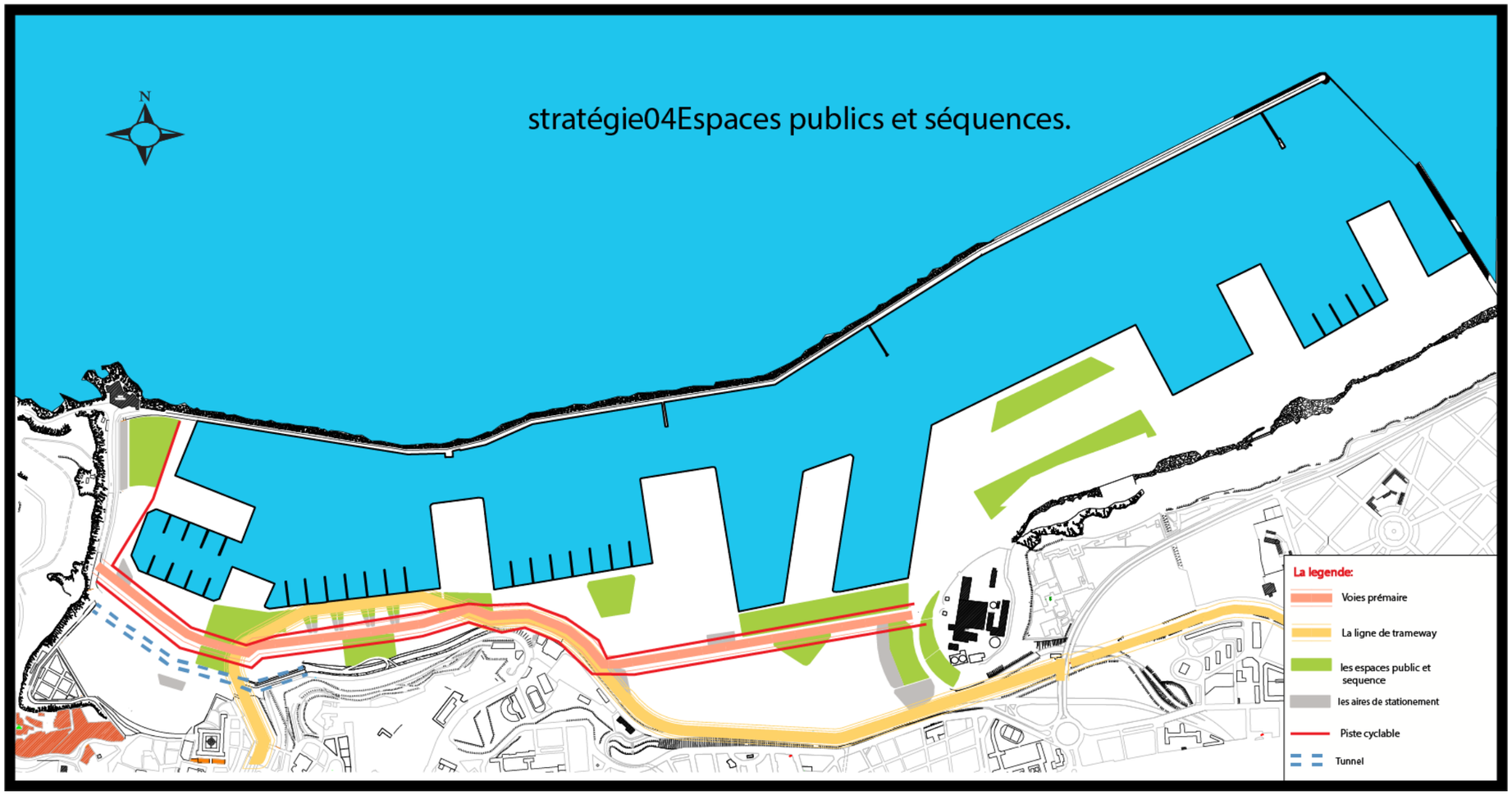


Figure 109 carte de l'espace publics et séquences. Etablie par auteur

e-Concilier la relation ville -port.

Pour relier la ville avec son port tout d'abord on changé la fonction du port et on a le reconvertit en port urbain, puis on a connecté le port avec la ville ,maintenant pour renforcer la relation il nous faut créer une continuité urbaine , Là ou on réfléchie de profiter de la richesse et l'héritage historique de quartiers de sidi el houari qui est déjà connue par ces monuments historiques, son architecture et son urbanisme pour créer un village touristique qui contient des activité multiples où on a proposé des habitations légers de loisirs comme des bungalow , bien sur ce village serra mixé par des habitations pour rendre ce village attractive durant toute l'année.

- aussi on a proposé au niveau de l'entré du port un hôtel de 3* et un centre commercial, et pour animer cette zone on a proposé des commerces et de services à proximité, aussi d'autre équipements telle que un mosquée une école des arts,

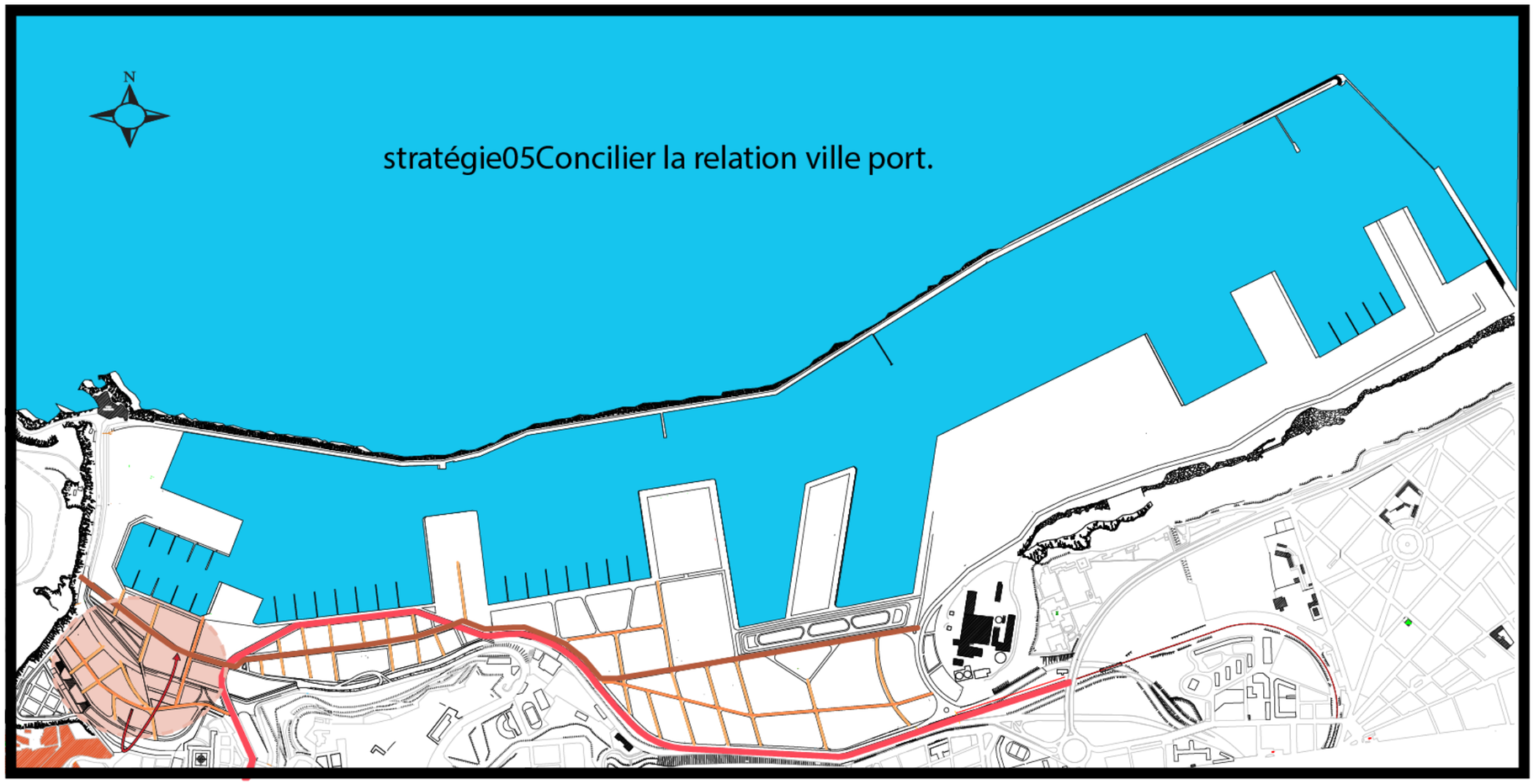


Figure 110 Concilier la relation ville port. Etablie par auteur

3.7 Le programme urbain.

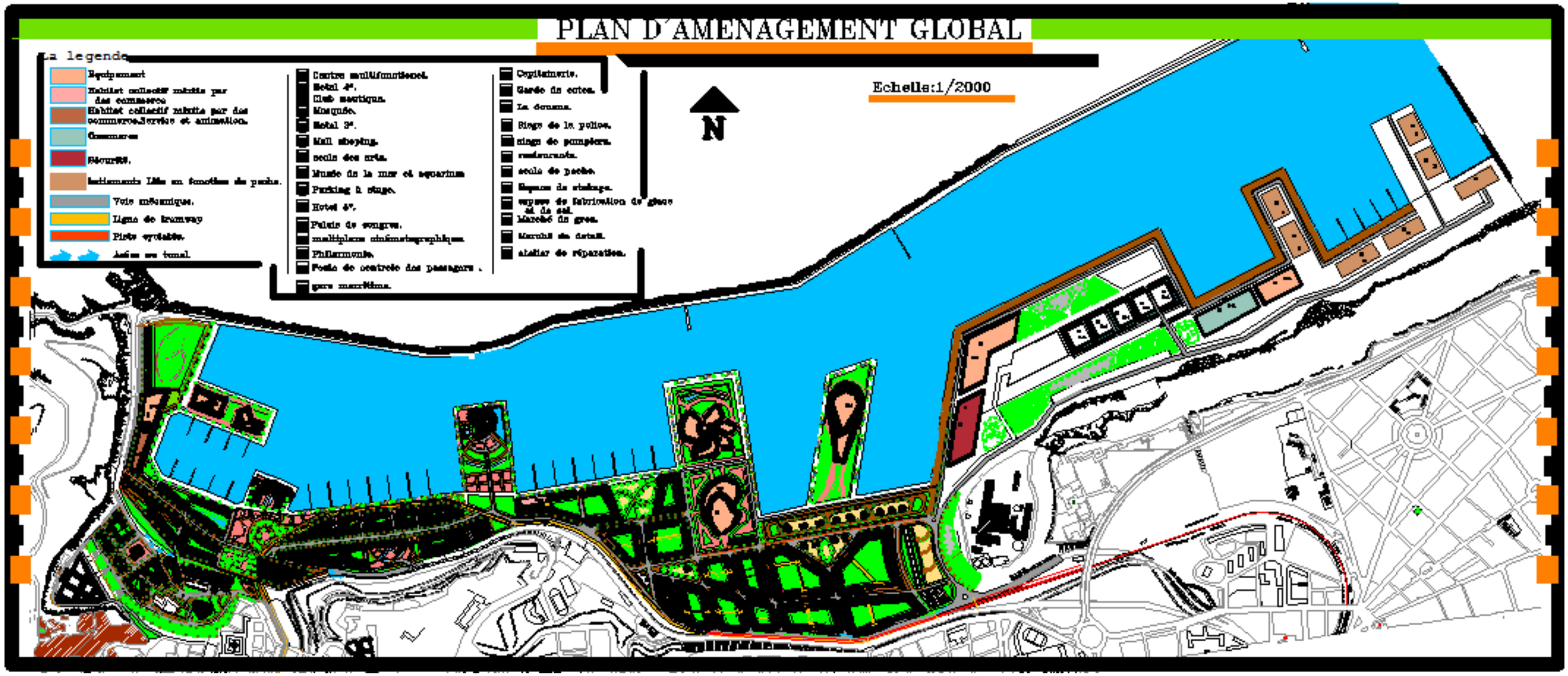
Les pôles du port	Les grandes fonctions urbaines.	Les espaces	Surfaces bâtis
La Pole tertiaire ettouristique	Evénementielle	Palaisde congres	12000
	Culturelle.	Multiplexe cinématographique.	15000
		Philharmonie	12500
	Hôtellerie.	Hôtel 5*	25000
	résidence.	Appartements de haut standing	600Apparte
	Service.	bureaux	23000
		Sièges d'acceuil des entreprises	60000
	Commerce et animation.	Magasins	10000
		Show room	30000
		boutiques	5000
		restaurants	3000
		cafétéria	500
	Santé.	Centre de santé	3000
Pole de passagers	Croisière.	Gare maritime.	16000
	Sécurité	PFSO.	1000
		Capitainerie.	2500
		Siege de police.	2500
		Siège de douane.	2500
		Siège des gardes cotes.	2500
		Siège de pompiers.	3500

Port deplaisance	Ludique, récréative, Détente et loisirs, sport, navigation	Centre multifonctionnel	3500
		Club sportif(Club nautique, club du yacht-club de ski nautique, le kayak le surf, le nautisme à la voile.	2500
	Culturelle.	Aquarium et museé de la mer	68000
	Hôtellerie.	Hôtel4*	20000
	Résidence.	Appartements de haut standing	500 apparts
	Service.	Bureaux	20000
	Commerce et animation	Magasins	2000
		Show room	10000
		boutiques	1250
		restaurants	2000
		cafétéria	900
	Stationnement	Immeuble de parking à étage	1500

Quartier de calère	Tourisme	Bungalow	56 bugalow
	Hôtellerie	Hôtels 3*	3600
	Culturel, éducative	Ecole des arts	2000
	cultuel	Mosquée	1000
	Commerce	restaurants	1500
		cafétérias	300
		boutiques	300
	Résidence	Appartement de haut standing	80
Le port de pêche	Commerce	Marché de gros	4500
		Marché de détail	4000
		Restaurants	4000
	Educative	Ecole de pêche	6000
	Administrative	Siège administratif	500
	Technique	Ateliers de réparations	19000
		Espace de stockage et déchargement	3600
		Fabrication de glace.	4000
		Chantier naval	10300

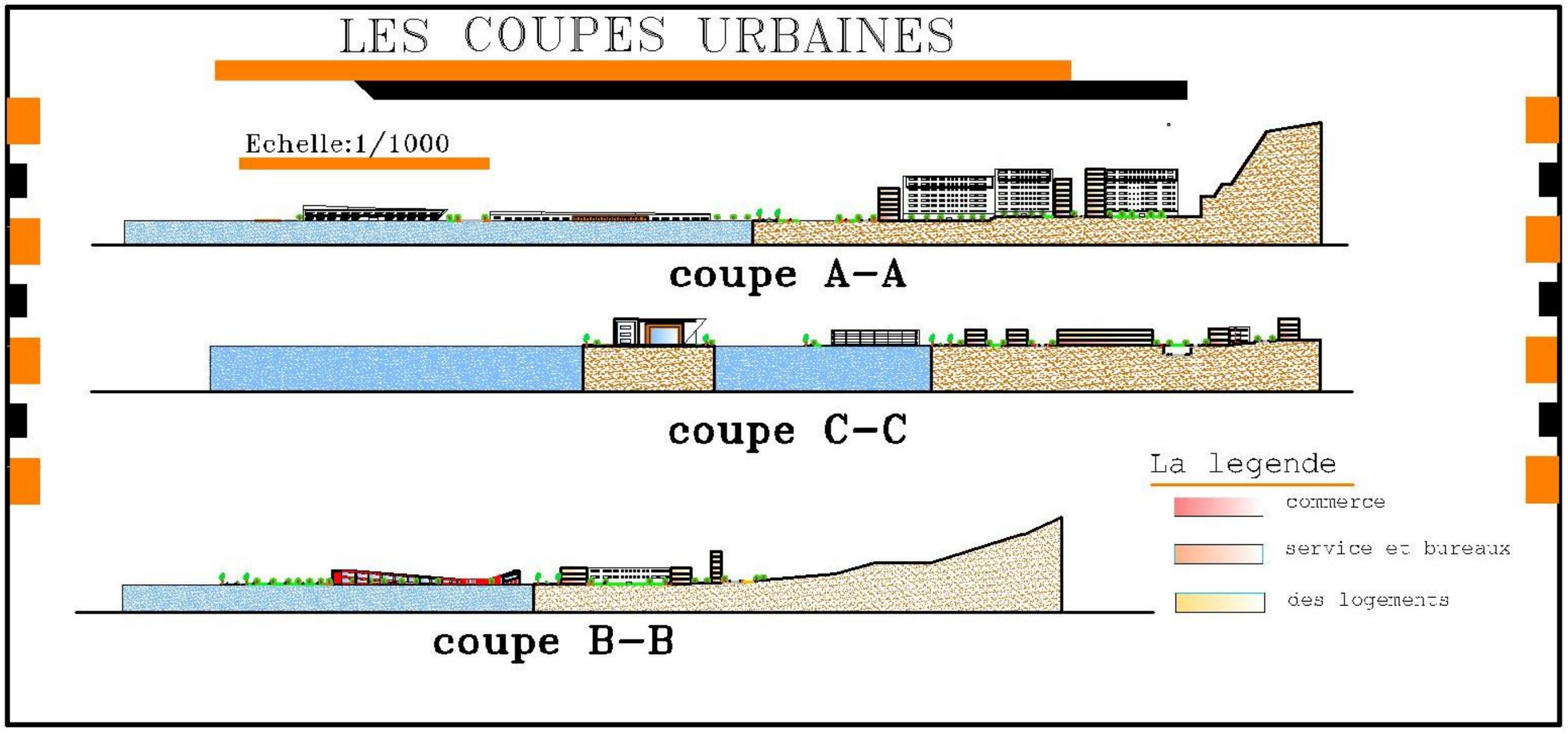
Tableau 24 Le programme urbain.

3.8 Le plan d'aménagement 1/2000



3.9 Les coupes et les façades.

a) Les coupes urbaines .



3.10La projection opérationnel 1/500.

3.10.1 Description.

Selon le plan d'aménagement global on a choisit un périmètre de 16 ha pour faire un zoom sur cette zone, qui appartientdu port de plaisance.L' étape à été faite pour comprendre l'aménagement interieurs des ilots, c'est à dire tous ce qui est espace vert ,placette,aire de jeux et les accés aux logements et au parking, aussi dans cette étapes on s'intéresse à l'aménagement des espaces public etles equipement(Le musé de la mer et l'aquarium,le parking à étage),ainsi la promenade au bord des quais. L'éclairage est porté aussi sur les passages piétonnes,les pistes cyclable et les arrets du tramway,au niveau de ce plan ausssi on a montré la différence entre les textures,c'est-à-dire notre stratégie est basé de différencier entre les texture du revetement de sol, soit pour les espaces publics, soit pour l'interieur où l'exterieur des ilots, pour les espaces liée aux equipements, et la promende.

Ensuite on a passé aux calculs :la surface d'assiette total,SHON,SHOB,nombre de logement ,la densité pour chaque ilots.

3.10.2 Les calculs.

Ilot A:

Assiette: 2584 m²

SHON: 885m²

SHOB : 88.5m²

Densité : 0.34

Nombre de logement :22

IlotB :

Assiette: 3187 m²

SHON: 1398 m²

SHOB: 139.8 m²

Densité: 0.4

Nombre de logement : 25

Ilot C:

Assiette: 2591m²

SHON: 1115 m²

SHOB : 111.5 m²

Densité : 0.43

Nombre de logement : 16

Ilot D:

Assiette: 3378.47 m²

SHON: 1530.78 m²

SHOB : 153.07 m²

Densité : 0.45

Nombre de logement : 27

IlotE :

Assiette: 2593.94 m²

SHON: 1186.86 m²

SHOB: 118.68 m²

Densité : 0.45

Nombre de logement : 21

Ilot F:

Assiette: 2242.19 m²

SHON:1053.81 m²

SHOB : 105.38 m²

Densité : 0.46

Nombre de logement : 19

Ilot G:

Assiette: 2050.25m²

SHON: 809.29 m²

SHOB : 80.92 m²

Densité : 0.39

Nombre de logement : 16

IlotH :

Assiette: 3425.78 m²

SHON: 1438.18 m²

SHOB: 143.81 m²

Densité : 0.39

Nombre de logement : 16

IlotI :

Assiette: 4213.12m²

SHON : 1609.6 m²

SHOB : 160.96m²

Densité : 0.38

Nombre de logement : 32

Ilot J :

Assiette: 3828.30 m²

SHON: 1677.97 m²

SHOB: 167.79 m²

Densité: 0.43

Nombre de logement : 33

Ilot K:

Assiette: 2935.78m²

SHON: 1303 m²

SHOB : 130.3 m²

Densité : 0.44

Nombre de logement : 26

Ilot L :

Assiette: 2504 m²

SHON: 1208.4 m²

SHOB: 120.84 m²

Densité: 0.48

Nombre de logement : 24

Ilot M:

Assiette: 6823.94 m²

SHON: 2633.74 m²

SHOB : 263.37 m²

Densité : 0.38

Nombre de logement : 44

Ilot N (hôtel) :

Surface terrain 19833.44m²

Surface bâtis : 2536.77 m²

COS : 0.2

CES : 1.25

Ilot O : Musé de mer et aquarium.

Surface terrain 6592.5 m²

Surface bâtis : 2290.89 m²

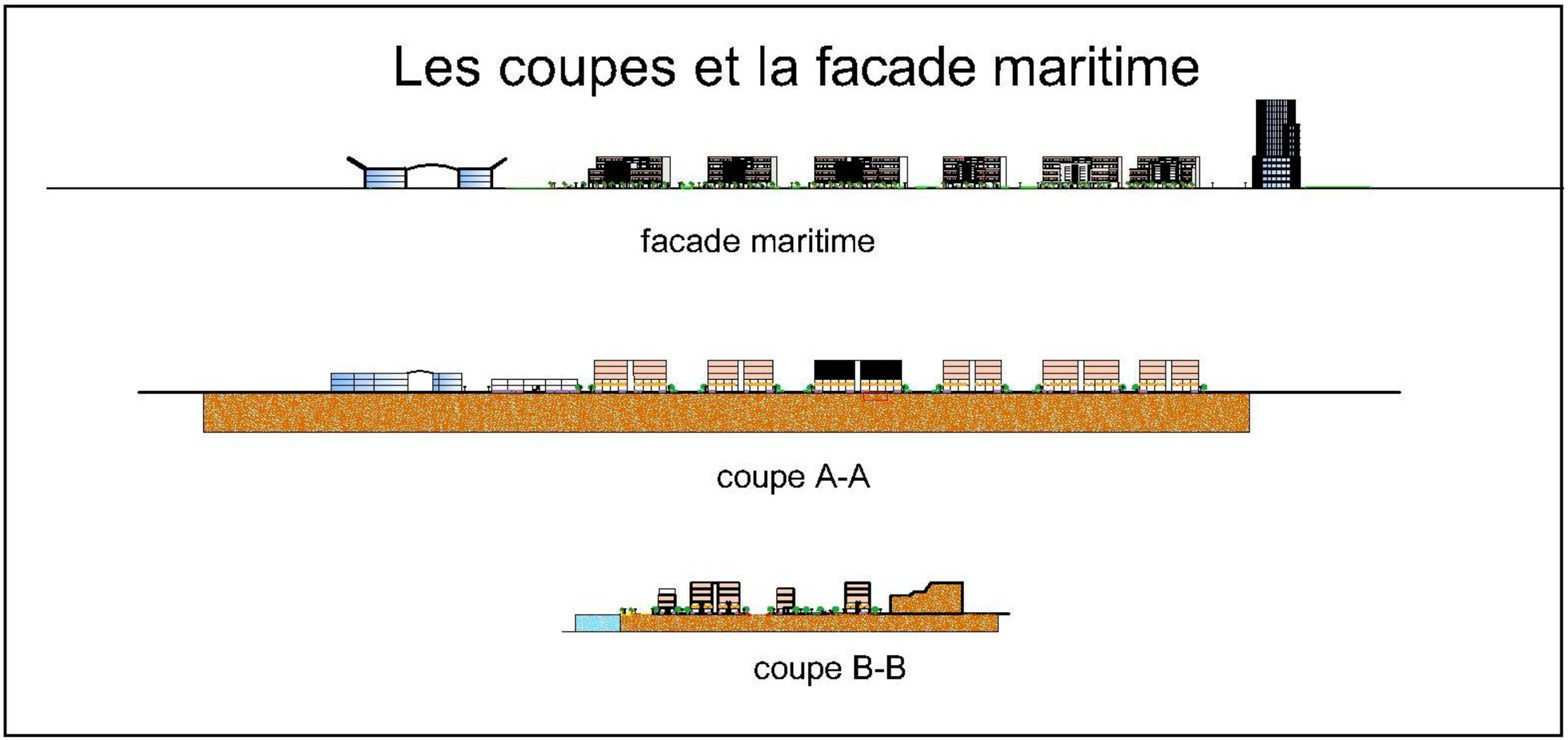
COS : 0.34

CES : 1.26

3.10.3 Le plan d'aménagement 1/500.



3.10.4 Les coupes et les facades

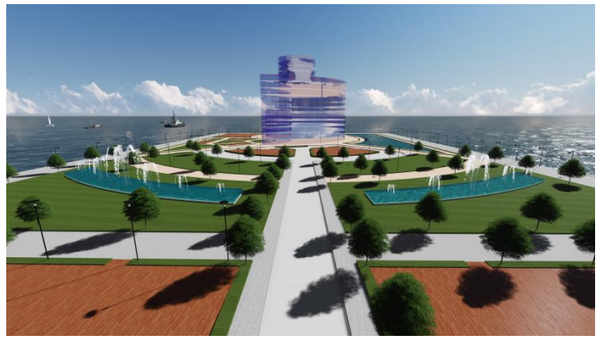


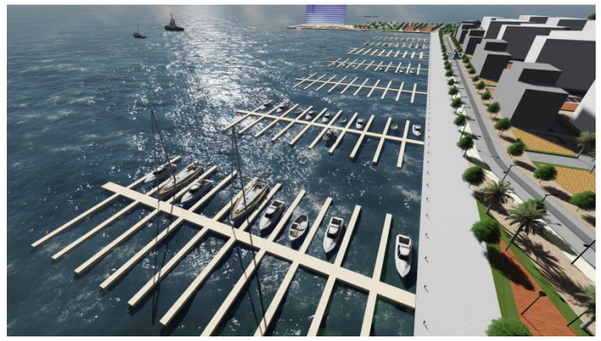
2

3.10.5les vues 3D







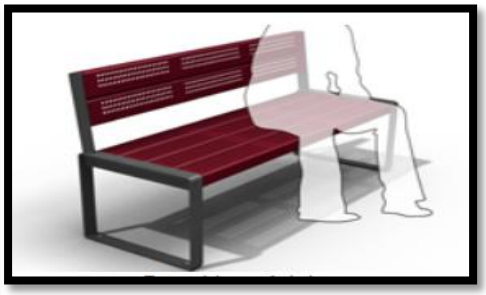
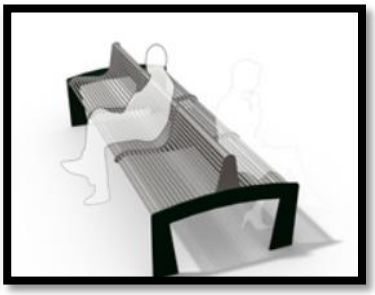




3.10.6Approche technique.

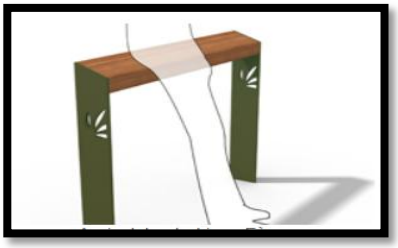
a) Mobiler urbain.

<u>Les bancs</u>

Banc à reposer.






Les corbeille.

Corbeille de propreté.


Corbeille de propreté avec cendrier Artois.



corbeille de recyclage.

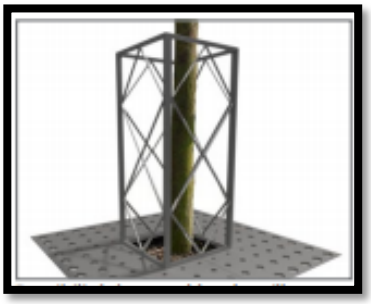




Mobilier urbain :abriter

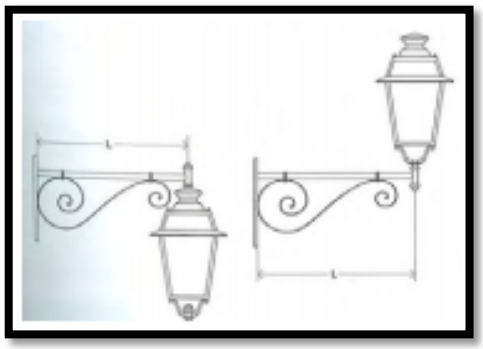


grille d'arbre

Mobilier d'éclairage.





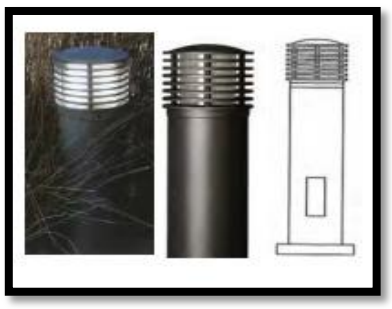




Bornes basses







Les éléments de signalétique.

palette

publicités, évènements



éléments patrimoniaux





Les aires de jeux.






Les pergolas.







b) choix de végétation :

-Les palmiers.




palmier à chanvre**phoenix des canaries**

-Buis commun :






-Les arcades de roses





-Les rosiers.





c) Choix Du matériaux de revetements de sol.

1. Les critères de choix des matériaux et revêtements de sol :

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

- Qualité esthétique,

- Localité,

- Durabilité,

- Facilité d'entretien et de maintenance,

- Adaptés à chaque typologie de lieu

- Intégrés dans leur environnement.

2 .Les palettes de matériaux et revêtements de sol :



Chaussée – usage courant, parking

Trottoirs – usages courants / particuliers



Platelage en bois (chêne, robinier)



Gres neuf



Gresde fontainebleau (récupération)

Délimitations/voliges



Pave degres de fontainebleau



Acier corten



Pave de gres neuf

Usage pour l'intersection de deux espaces différents



Béton désactivé

Usage pour les trottoirs des grands boulevards



béton bitumé gris

Usage des placettes publiques



Béton imprimé

Usage pour les esplanades



Pavé en pierre

Trottoirs des cheminements longeant les espaces verts



pavé minéral

Cheminements courants/particuliers



Sable stabilise renforce



Résine perméable sans solvant



Pierre de meulière (moellons) et joint ciment



Sable stabilise

Espaces particuliers : parking, placette, …



Mélange terre-pierres



Pave de gres a joints engazonnes

-Pas japonais .









3.11 Coclusion.

Après une étude profonde de l'aire d'étude, nous avons esquisser les problèmes, les principaux dysfonctionnements de la zones, afin de comprendre commment regler ses problemes et arriver à une reconciliation de la ville avec son port et penser à un plan d'aménagement gobal pour coupler ces deux entités,de rehausser l'image de marque de la ville,d'offrir des activités susceptibles d'attirer de nombreux flux .Aussi il s'agit de redynamiser une interfaceet redonne vie au port de la ville, donnat un énorme potentil pour les génération à avenir.

4.Conclusion général.

Le développement d'Oran présente un enjeu majeur pour le pays ,aussi Le territoire métropolitain oranaise se développe rapidement : beaucoup veulent y trouver emplois, logements, moyens de transport, équipements sportifs et culturels, loisir

Dans notre recherche nous avons arrêté comme objectif de définir stratégie des voies d'adaptation au nouveau mode de développement urbain durable pour la ville d'Oran, de définir les mécanismes qui peuvent permettre à la métropole de s'intégrer dans la dynamique de ce mode de développement,démontrerla discordance entre le développement de la ville et du port d'Oran,et de déterminer les causes réelles de cette rupture.

Notre travail a approché donc la question des enjeux, et les stratégies durenouvellement urbain,l'évolution de la relation ville / Port, Etconcentre les questionnements qui fondent la problématique de la reconquête desespaces délaissés et de la reconversion.Quelle stratégie de renouvellement pour la ville d'Oran,et de reconversion du son port,dans son contexte globale et àquel degré les acteurs de la ville et les acteurs portuaires doivent t-ils collaborer. ?

En ce sens, ce projet de Master se veut une réflexion prospective sur l'avenir du métropole d'Oran,ainsi notre vision par une reconversion du port d'oran tient compte d'enjeux :du point de vue économique,cette reconversion va entrener des mutations dans le bassin économique vers des secteurs d'intelligence économique à forte valeur ajoutée , Aussi ce projet du point de vue urbain : de renouvler les liens entre la ville et son port ; revitaliser le quartier de Sidi El Houari,enfin notre projet tient compte des enjeux sociaux puisque nous voulons un projet ouvert,créateur de liens sociaux qui s'inscrit dans une durabilité..

Dans cette conclusion, nous proposons donc une lecture de l'évolution dela relation ville port, et les différentes dynamiques dans le cadre de reconquêteet de renouvellement des espaces portuaires délaissés, qui ont marqué la ville portuaire, ceci est dans l'objectif de présenter d'une façon synthétique les raisonsdu divorce de la ville de son port et les différentes solutions pour la réconciliation

Bibliographie

Ouvrages.

Ricard Robert « René lespèce, Oran, étude de géographie et d'histoire urbaines Ricard Robert ». Bulletin hispanique/Année 1939/Volume 41 Page 277-278

Michel MICHEL « Essai sur la perception de la présentation d'une ville », disponible sur:http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/noroi_0029-182x_1984_num_122_1_4176

-C.Zucchelli « Introduction à l'urbanisme opérationnel », 4 volumes, OPU Alger 1983

-MasboungiA « Projets urbains en France ».Le Moniteur, Paris 2002

-eysset P « Aménager la ville ». Sang de la Terre et Foncier Conseil, Paris 1997

- D. Mangin, Ph. Panerai « Projet urbain », Parenthèses, Marseille 1999

-Revue Projet Urbain, APUR

-SaidouniM « Eléments d'introduction à l'urbanisme ». Casbah, Alger 2000

Mémoires.

Magali Henry. « Villes portuaires en mutation » université de Lausanne.

TAMANI-DJEBRA Fatiha. « Paramètres pour une Stratégie de Renouvèlement UrbainDe l'Interface Ville-Port : cas d'Alger ».Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme – EPAU.

Ghoumarighali et Rhmaritlemcani Ali « Reconquête du port de Casablancade la fracture à la réconciliation ».Ecole nationale supérieure d'architecture e deParis.

MILOUSIbtissem. « La ville et le développement durableIdentification et définition des indicateurs de la durabilité d'une ville « -*Cas de Constantine »*.

HadefRachid. Quel projet urbain pour un retour de la ville a la mer ?cas d'étude : Skikda

Documents.

Document SNAT
Document SRAT
Le SDAAM d'Oran Mission 3
Documents d'entreprise portuaire d'Oran.
Document de SETRAM.

Sited internet
-Revu insaniyet disponible sur http://insaniyat.revues.org/5405
-Casestudies.aivp.org
http://alger-roi.fr/Alger/port/ports_maritimes_algeriens/pages/8_plan_port_oran.htm
http://oranbel-air.over-blog.com/article-l-algerie-et-son-passe-espagnol-oranie-97164402.html

http://www.tlte.paris-sorbonne.fr/wp-content/uploads/2012/07/Pr%C3%A9sentation-SAPT-Mai-20131.pdf

http://www.aivp.org/members/files/2014/03/Tanger_2014fev_FR.pdf

http://www.groupe-qualiconsult.fr/references/projet-new-marina-casablanca-maroc/

http://fr.slideshare.net/Matdip24/projet-casablanca-marina

http://www.archi-mag.com/forum/viewtopic.php?pid=19

Résumé.

Oran est la deuxième plus grande ville de l'Algérie et une métropole important de la méditerrané, marqué par son histoire, sa puissance économique et touristique, par son port qui est considéré comme un moteur de son développement.

Cette ville est sujette à des problèmes fonctionnels, sociaux, économiques et environnementaux multiples, aussi trouvé en faible relation avec son port, ce dernier est considéré aujourd'hui un espace clos à l'environnement urbain. Si la ville aspire de devenir une métropole durable rayonnante, elle devra penser à un développement urbain durable, et à une réconciliation de la relation ville-port afin de trouver son identité.

Dans ce contexte, notre travail vise la question des enjeux, et des paramètres pourune stratégie d'un développement urbain stratégique pour Oran ,ainsi vu de la faible relation entre le port et la ville, notre but de travail est d'identifier des paramètres pour une stratégie de réconciliation de ces deux entités dévorées à travers la reconversion de l' espaces portuaire du port d'Oran en port urbain métropolitain tout en s'appuyant sur des expériencesétrangères, ce projetva participé au rayonnement d'Oran et va la rendre une métropole méditerranéenne compétitive à l'échelle nationale et internationale.

Mots clés : Métropole, environnement urbain, développement urbain durable, relation ville-port, interface ville-port, reconversion, rayonnement.

ملخص

وهرانهيثانيأكبرمدينةفيالجزائروعاصمةكبرىمنالبحرالأبيضالمتوسط،التيتميزتبتاريخها،اقتصادهاالقوي،ونشاطهاالسياحي،امامينائها فهويعتبرمحركاللتنمية.

هذهالمدينةالانهيعرضةلعقباتعلىالمستوىالوظيفيألاجتماعيالاقتصادي،والبيئي،كماانهاتعانيمنعدمتوطدالعلاقةمعمينائهاالذييعتبرالانمكانم غلقعلىالبيئةالحضرية.

إذاكانتالمدينةتطمحالىانتصبحعاصمةمستدامة،يجبانتفكرفيالتنميةالحضريةالمستدامةوالعملعلىتوطيدالعلاقةبينالميناءوالمدينةمناجلالعثو رعلىهويتها.

فيهذاالسياقعملناهوالعملعلىوضعاستراتيجيةللتنميةالاقتصاديةلوهران،ونظراللعلاقةالغيروطيدةبينالميناءوالمدينةهدفناالىوضعاستراتيج يةللمصالحةبينهذينالكيانينالمتنافرينمنخلالتحويلالميناءمنتجاريالىحضاري،وذلكبالاقتباسمنالخبرةالأجنبية.

هذهالعمليةسوفتشاركفيهمشروعجعلوهرانحاضرةالبحرالأبيضالمتوسطذاتطابعتنافسيعلىالمستوىالوطنيوالدولي.

الكلمات المفتاحية : البيئةالحضرية ، التنميةالحضريةالمستدامة ،العلاقةمدينةالميناء .

Figure 26.scenario retenue :une métropole densifée prenant l'environnement et frénant l'étalement urbain

N

1eme Bd périphérique

2 eme Bd périphérique

3 eme Bd périphérique

4 eme Bd périphérique

Sidi El Houari

El Amir

Yaghmoracen

Mnouar

Médina Djedida

Cluster de créativité

Cluster de recherche

La Daya Morsley

Zone Industrielle d'Es Senia

Université

Bir El Djir

Sidi Bachir

Douar Boujemaa

Sidi El Chehmi

Nedjma

El Kerma

0 1 2 3 Km

La légende

- zones à restructurer
- quartier d'affaires
- Réserves foncières
- Eco-quartier
- show room
- Le corridor vert
- Un bisniss parc
- ZI Es'Senia grder que les fonctions insalubres
- servise
- loisir
- Zone de remodelage
- la délocalisation des activités polluantes
- Réhabilitation
- Rénovation urbaine
- parc touristique
- santé
- hotel
- équipement
- pheche
- commerce

Figure25.Scenario 1:développement urbain à partir des poles périphériques

N

canastel
Belgaid
Bir El jir
Sidi Bachir
Douar Boujemaa
Sidi El Houari
El Amir
Yaghmoracen
M'dina Djédida
Mnouar
USTO
Hai El Nour
Hai El Sabah
Hai El Yasmine
Sidi Marouf
Cité D'Hala
El Hamerri
La Daya Morsley
Cité Emir Abdelkader
Hai Si Redouane
Bouamama
Sid Chahmi
Zone Industrielle d'Es Senia
Zone Industrielle d'Es Senia
Hai El Nedjma
Hai El Nedjma
Sidi El Khiar
Ain Baida
El Karma
El Karma

la légende:

- Port Urbain
- Rénovation
- Réhabiltation
- Parc Zoologique
- Dayat Morsli
- Pépinière D'entreprise
- Eco-quartier
- Restructuration
- Pole D'affaire
- Pole Economique
- Clusteur de recherche
- Renforcer L'activité D'équitation
- Restructuration
- La Zone à Préservée
- Les Téchnopoles
- Les Gares
- Chemin De Fer
- Ligne De Tramway
- Ligne De Tramway Extension
- Ligne 1 De Metro Projtée
- Ligne 2 De Metro Projtée
- Ligne De TGV
- Axe Touristique
- Axe Commercial

servise · santé · hotel · commerce · loisir · équipement · pheche

0 1 2 3 Km

PLAN D'AMENAGEMENT GLOBAL

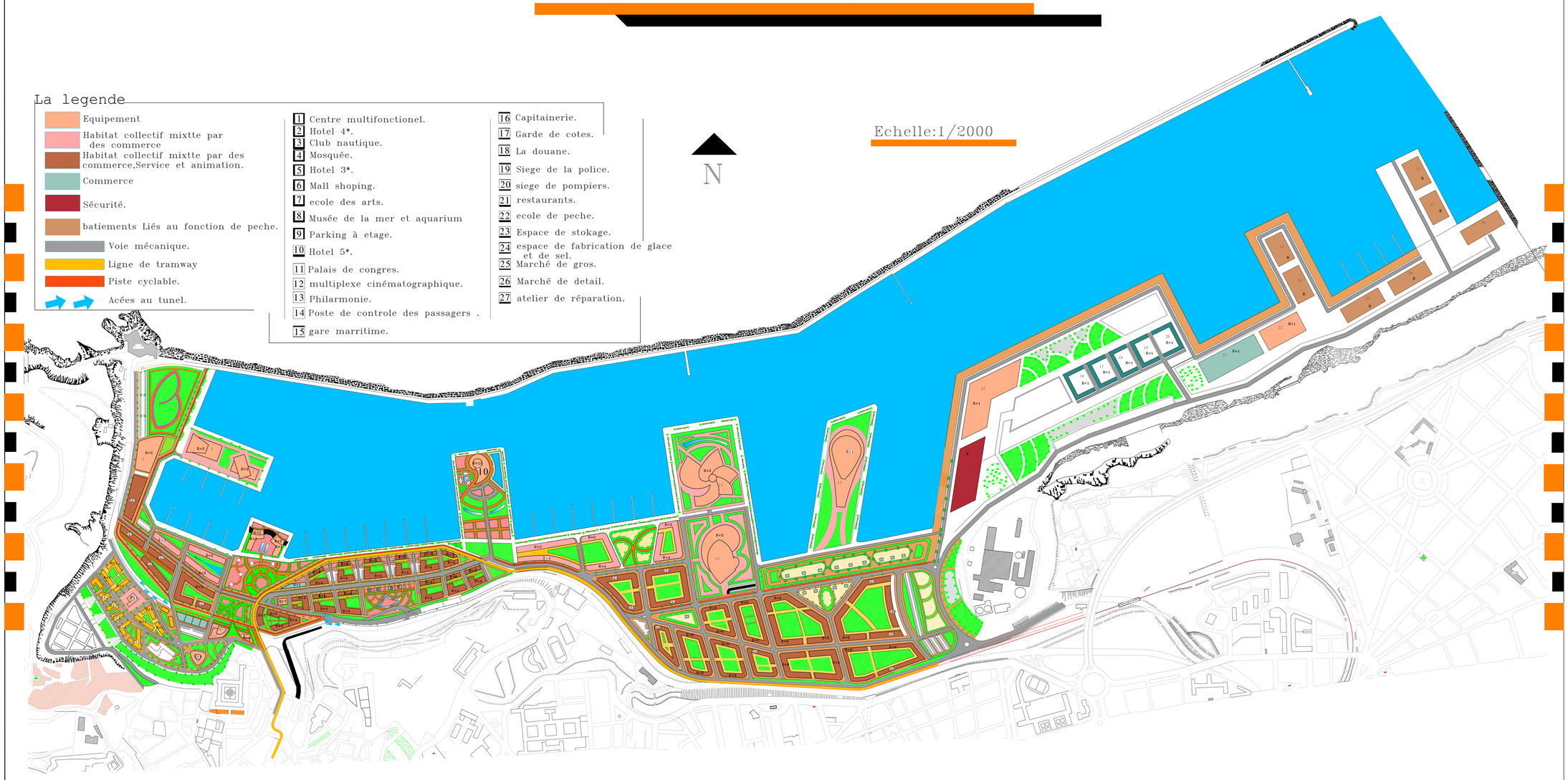
La legende

- Equipement
- Habitat collectif mixtte par des commerce
- Habitat collectif mixtte par des commerce,Service et animation.
- Commerce
- Sécurité.
- batiements Liés au fonction de peche.
- Voie mécanique.
- Ligne de tramway
- Piste cyclable.
- Acées au tunel.

1. Centre multifonctionel.
2. Hotel 4*.
3. Club nautique.
4. Mosquée.
5. Hotel 3*.
6. Mall shoping.
7. ecole des arts.
8. Musée de la mer et aquarium
9. Parking à etage.
10. Hotel 5*.
11. Palais de congres.
12. multiplexe cinématographique.
13. Philarmonie.
14. Poste de controle des passagers .
15. gare marritime.
16. Capitainerie.
17. Garde de cotes.
18. La douane.
19. Siege de la police.
20. siege de pompiers.
21. restaurants.
22. ecole de peche.
23. Espace de stokage.
24. espace de fabrication de glace et de sel.
25. Marché de gros.
26. Marché de detail.
27. atelier de réparation.

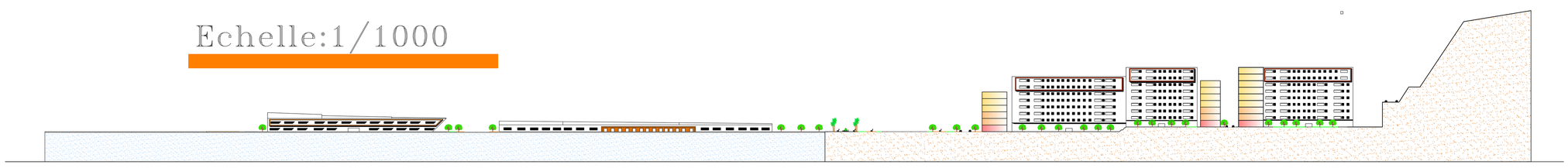
N

Echelle:1/2000

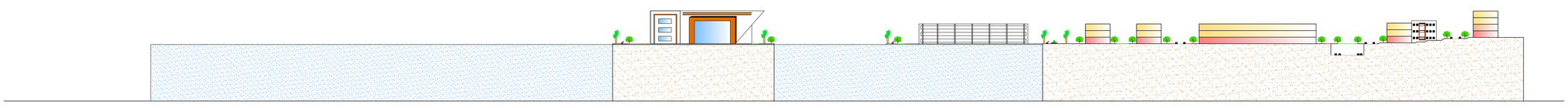


LES COUPES URBAINES

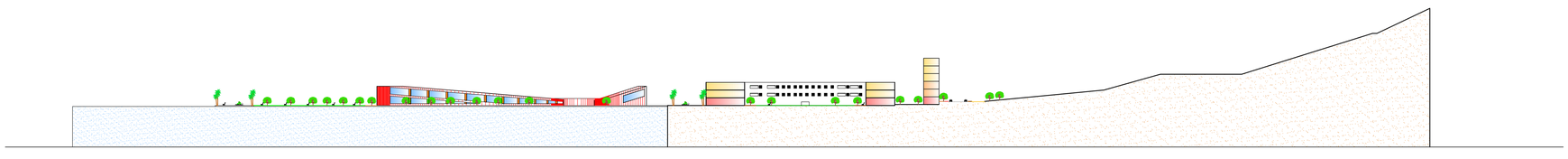
Echelle:1/1000



coupe A-A



coupe C-C



coupe B-B

La legende

commerce

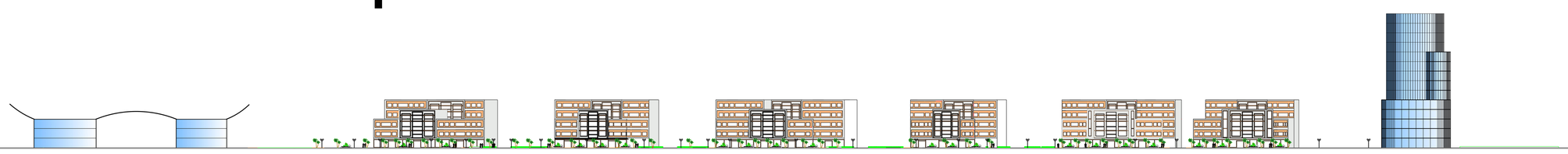
service et bureaux

des logements

Plan d'aménagement 1/500

N

Les coupes et la facade maritime



facade maritime



coupe A-A



coupe B-B