

République Algérienne Démocratique et Populaire

Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique



# UNIVERSITÉ ABOU BEKR BELKAID DE TLEMCEEN

FACULTÉ DE TECHNOLOGIE

DÉPARTEMENT D'ARCHITECTURE

MÉMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE

OPTION : Urbanisme et environnement

***Requalification urbain pour une centralité plus  
attractive:***

***le cas de Canasetel d'Oran***

Soutenue le 13 septembre 2015 devant le jury:

Président: SELKA UABT Tlemcen

Examinatrice :BEN AMAR UABT Tlemcen

Examineur: HACHEMI UABT Tlemcen

Encadreur : KAHOUDJI UABT Tlemcen

Co-encadreur : BALI UABT Tlemcen

Présenté par: Bouziane Soumia

Matricule: 10/11098A

Année académique: 2014-2015



# **Remerciements**

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

**Mes remerciements les plus sincères :**

**A mes encadreurs : monsieur KAHOUJJI , BALI, et monsieur KHATABI, et madame GHARBI pour leurs compréhensions, ses encouragements et ses orientations accordés tout au long de ce travail,**

**A mes professeurs pour m'avoir guidé, tout au long de notre parcours d'étude.**

**A mes familles qui nous ont toujours encouragés, soutenus et appris à donner le meilleur de moi-même.**

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

**A tous les consultants rencontrés : Monsieur BENHEMED, MASSAR ; lors de mes recherches et qui ont accepté, de bonne grâce, de nous livrer toutes les informations.**

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

## Dédicaces

JE DÉDIE CE MODESTE PROJET DE FIN D'ÉTUDE :

À MON TRÈS CHER ET ADORABLE PAPA, POUR TOUT SON AMOUR ET SON  
SOUTIEN DURANT TOUTE LA PÉRIODE DE MES ÉTUDES.

À MA TRÈS CHER MAMAN QUI M'A TANT SOUTENUE AVEC SES PRIÈRES ET  
QUI MA TOUJOURS ENCOURAGÉ. AVEC PRIER POUR ELLE MISÉRICORDE ET LE  
PARDON

À MA TRÈS CHER SŒUR ASMA

À MES TRÈS CHERS FRÈRES YOUNES ET ZAKI

JE PROFITE DE CET OCCASION POUR LE DÉDIÉ ENCORE À MES AMIES POUR  
LEUR SOUTIEN ET LEUR ENCOURAGEMENT ET LES MARQUES DE  
SYMPATHIE QUI REFLÈTENT UNE AMITIÉ SINCÈRE ET SOLIDE.

## Résumé

La ville d'Oran comme bien d'autres villes algériennes, n'échappe plus au phénomène de l'étalement urbain et le développement vers l'est.

A ce titre, notre intention s'est portée la cote est d'Oran, compte tenu de son état de crise multidimensionnelle pouvant compromettre les perspectives de développement de la ville et de son territoire. Afin d'enrayer, d'une manière irréversible, ce processus de déclin, il en ressort la pertinence de reconstruire cette centralité, au sein de son territoire, grâce aux potentialités qu'il recèle et des projets en gestation qu'il promet. La finalité recherchée est de transformer l'image des lieux et par là renouveler leur notoriété.

Afin d'aboutir à la finalité recherchée, notre projet s'oriente vers une production urbaine qualitative à travers la restructuration des casernes militaires et la requalification urbaine du noyau urbain pour offrir à Oran un centre-ville plurifonctionnel rayonnant à l'échelle de wilaya.

**Les mots clés** Oran Centralité, Etalement urbain requalification urbain, Restructuration.

### ملخص

ان مدينة وهران على غرار باقي المدن الجزائرية لم تسلم من الاشكاليات المتمثلة في الزحف العمراني.

انطلاقاً من هذا الوضع فقد انصب انشغالنا على الجانب الشرقي حيث تم التطرق الى وضعية المتدنية ذات الابعاد المتعددة والتي قد تشكل عائقاً لنمو المدينة واقليمها وبهدف القضاء بشكل تام وناجم على التدهور المستمر ومسبباته تبين حتمية اعادة بناء هذا القطب في احضان اقليم موجود وسط طموحات شتى من خلال الامكانيات التي يحتضنها والمشاريع الناشئة التي يعد بها الهدف الرئيسي المسطر هو تغيير صورة الجانب الشرقي ومن وراء هذا اعادة الاعتبار لها

وسعيًا منا للوصول الى الهدف والغاية المسيطرة تركّز عملنا هذا على تقييم مشروع عمراي دو نوعية والذي من شأنه تجديد واعادة الاعتبار لجانب الشرقي للمدينة وذلك من خلال تدخل عمراي على هذا المركز عموماً والجهة العسكرية لهذا الحي بوجه اخص والتي تحتل مساحة شاسعة واستراتيجية بهدف انشاء توازن في جوانب مدينة وهران .

## 1 *Sommaire*

Remerciement.....	I
Dédicaces.....	II
Résumé.....	I
ملخص.....	I
introduction général.....	10
Problématique général.....	11
Hypothèse.....	12
Objective.....	12
1Chapitre I: Approche théorique et sémantique.....	14
1.1 Introduction :.....	15
1.2 Urbanisme .....	15
1.2.1 Définition :.....	15
1.3 Définition de "l'urbain design":.....	15
1.3.1 Différence entre Urbanisme et "Urban design": .....	16
1.4 Planification urbaine : .....	16
L'émergence de la planification urbaine .....	16
1.5 L'urbanisme opérationnel:.....	17
1.6 La ville comme objet d'étude de l'urbanisme :.....	18
1.6.1 Le vocabulaire de la ville : .....	18
1.6.2 Les éléments de la morphologie : .....	19
1.7 Le Développement durable :.....	20
1.7.1 Définition :.....	20
1.7.2 La naissance de la notion de développement durable à l'échelle de la ville :.....	21
1.7.3 Les dimensions du développement durable :.....	23
1.7.4 Ces objectifs : .....	24
1.7.5 La ville durable : .....	25

1.7.6	Pourquoi et comment la ville devient-elle le terrain du développement durable... ?.....	25
1.8	Projet urbain :.....	26
1.8.1	Définition d'un projet urbain :.....	26
1.8.2	La problématique du projet urbain:.....	26
1.8.3	Objectifs du projet urbain:.....	27
1.8.4	Les principes de projet urbain: .....	27
1.8.5	Les échelles de projet urbain: .....	28
1.8.6	Les modes d'intervention du projet urbain: .....	28
1.9	La notion de centralité : .....	31
1.9.1	Qu'est-ce qu'un centre ?.....	32
1.9.2	Qu'est-ce qu'une centralité ? .....	32
1.9.3	La centralité pour A. ZUCHELLI : .....	34
1.10	Conclusion.....	34
2.	Chapitre II: Lecture géographique et territoriale .....	35
2.1	Introduction.....	36
2.2	Le territoire :.....	36
2.3	.LE schéma national d'aménagement de territoire Algérien :.....	37
2.3.1	définition.....	37
2.3.2	Objectifs globaux du « SNAT» .....	37
2.3.3	QUATRE SCENARIOS POUR L'ALGERIE DE DEMAIN .....	37
2.3.4	le scenario acceptable : équilibre territorial et compétitivité .....	37
2.3.5	Les orientations du SNAT pour la région programme Nord-Ouest : .....	39
2.4	LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (SRAT) :.....	41
2.4.1	Nord-Ouest :.....	41
2.4.2	les objectifs .....	41
2.4.3	Présentation de la region Nord-Ouest :.....	41
2.4.4	Les scénarios d'aménagement pour la région Nord-Ouest : .....	42
	Le scénario Souhaitable .....	42
2.5	les orientations de SRAT pour la ville d'Oran :.....	45
2.6	Lecture critique du PDAU d Oran .....	46
2.6.1	présentation de la wilaya d'Oran:.....	46

2.6.2	Situation géographique:.....	55
2.6.3	Accessibilité et infrastructure de la wilaya: .....	47
2.6.4	découpage administratif de la Wilaya d'Oran: .....	48
2.6.5	Lecture historique.: .....	49
2.6.6	Lecture environnementale.....	57
2.6.7	Lecture socio-économique:.....	58
2.6.8	Tracé urbain, Trames urbaines à Oran : .....	59
2.6.9	Les potentialités d'Oran .....	61
2.7	- Problématique générale : a l'échelle de la ville. ....	63
2.8	les orientation d'aménagement.....	64
3	Chapitre III : Analyse & Production urbaine .....	66
3.1	Introduction.....	67
3.2	Les critères de choix de la zone d'étude .....	67
3.3	Analyse urbaine de la zone d'étude .....	68
3.3.1	Situation .....	68
3.3.2	Accessibilité :.....	68
3.3.3	Aperçu historique:.....	68
3.3.4	Délimitation de l'entité:.....	70
3.3.5	Etude des éléments constitutifs de tissu urbain : .....	71
3.3.6	état de bâti.....	76
3.3.7	Servitudes.....	76
3.3.8	Paysage .....	77
3.4	les problème de de la zone : .....	78
3.5	:Orientations du POS .....	79
3.5.1	une lecture critique de POS: .....	80
3.6	les secteurs opérationnel : .....	81
3.7	.....	81
3.8	Le scénarios d'aménagement. ....	81
3.8.1	<i>Scénario01: la continuité et la succession des évènements urbains</i> .....	82
3.8.2	Scénario02:Prolonger l'activité de loisirs et de TOURISEME dans la zone .....	84
3.8.3	Scénario03:( scénario retenu)ver une centralité plus attractive.....	86
3.9	Analyse thématique .....	86

3.9.1	exemple 01: casablanca marina.....	89
3.9.2	<i>exemple 02</i> :Athènes-Grèce le projet Faleron .....	90
3.9.3	Exemple 03 : Projet urbain entrée de ville Pulversheim.....	93
3.10	La programmation urbaine :.....	97
3.11	Description du schéma d'aménagement global .....	101

## Table d'illustration

Figure 1:Les dimensions du développement .....	23
Figure 2: carte de scénario acceptable "l'équilibre territorial et compétitivité .....	39
Figure 3: la carte du scénario Souhaitable.....	45
Figure 4:la situation géographique. ....	47
Figure 5:Carte de l'accessibilité de la wilaya.....	47
Figure 6;:Le découpage administratif de la wilaya. ....	48
Figure 7 : Système défensif de la ville d'Oran durant la 1ère conquête Espagnole. ....	51
Figure 8: Les persistances espagnoles (fortes et portes).....	52
Figure 9 : La ville d'Oran à la fin de l'occupation ottomane. ....	52
Figure 10: La ville d'Oran durant la période remodelage. ....	53
Figure 11:L'extension de la vile d'Oran sur le plateau.....	<b>56</b>
Figure 12: Vue sur Oran et ses faubourgs .....	54
Figure 13:Schéma général de l'évolution de la ville d'Oran. ....	56
Figure 14:: Les topographie d'Oran .....	57
Figure 15::Carte géologique de la ville d'Oran. ....	57
Figure 16:carte de problématique .....	64
Figure 17:situation géographique de la zone .....	68
Figure 19 COUP AA.....	70
Figure 20/coup BB.....	70
Figure 18: Carte et délimitation de la zone .....	70
Figure 21:système viaire et espace public .....	72
Figure 22:TYPOLOGIE ET LA DENSITES DES ZONE U .....	74
Figure 23:TYPOLOGIE ET LA DENSITES DES ZONE U .....	75
Figure 24: pos canasetel .....	80
Figure 25:carte des secteur opérationnel.....	81
Figure 26 :schéma de scenario 1.....	83
Figure 27:schéma de scenario 2.....	85
Figure 28 schéma d aménagement de scenario retenu .....	88
Figure 29:Le front de mer de Faleron avant le projet d'aménagement.....	89

Figure 30: Aménagement de la baie de Faleron .....	92
Figure 31 caret de voiries ,stationnement et espace vert .....	109
Figure 32:caret d habitat et des équipements.....	104
Figure 33: Schéma d'aménagement global.....	105
Figure 34:plan de RDC.....	106
Figure 35:PLAN DE 2 em etage .....	107

## **Introduction générale:**

L'histoire des villes nous enseigne que chaque société produit les dispositifs spatiaux qui correspondent à son organisation sociale. Les villes d'hier et d'aujourd'hui peuvent être les villes de demain, mais il est plus que légitime de les préserver, voire de s'en inspirer pour de nouvelles conceptions de l'espace urbain, en effet, l'histoire de la ville n'est pas seulement une histoire de ruptures c'est aussi une histoire de continuité. C'est la leçon à tirer de l'échec des utopies urbaines du 20<sup>e</sup> siècle qui ont voulu faire « Table rase » du passé et de ses héritages et inventer des dispositifs spatiaux répondant à des exigences techniques et mettant de côté les mémoires collectives des sociétés modernes, dont les ambitions et les espoirs ont sans doute été aussi grands que les désenchantements ultérieurs. Puis un nouveau virage est annoncé pour faire face à cette déstructuration systématique des quartiers anciens ou l'évolution de la ville sur elle-même est devenue une priorité. On parle de « de refaire la ville sur la ville », de « recyclage urbain » témoignant d'un mouvement profond au-delà des modes, déjà illustre par le fait que depuis plusieurs années la nécessité d'un renouvellement urbain est devenu beaucoup plus important que la création des nouvelles entités urbaines.

En Algérie le mode de production de la ville qui a prédominé ces dernières décennies reste l'étalement urbain. Il peut se définir comme le phénomène d'expansion géographique des aires urbaines par l'implantation en périphérie, au détriment de larges zones principalement agricoles, ou les facteurs responsables de l'accroissement de l'étalement urbain sont nombreux, ils sont liés à l'évolution des sociétés et des modes de vie (augmentation générale de la population Algérienne), l'accroissement de la mobilité ,et à l'évolution de la répartition des valeurs foncières (un coût du foncier important dans les centres urbains mais qui diminue avec l'éloignement). Ainsi que la rareté du foncier et l'importance de son coût au sein et à proximité des centres urbains les plus attractifs ont largement contribué au processus de périurbanisation, en effet l'étalement urbain n'est pas le seul mode de croissance urbaine, il existe aussi un mode de développement urbain basé sur la reconstruction de la ville sur elle-même, on parlera de renouvellement urbain. Il s'agit soit

de reconquérir des quartiers anciens, souvent vétustes, en augmentant la densité, soit de créer de nouvelles constructions dans les dents creuses, c'est-à-dire dans les espaces interstitiels restés non construits à l'intérieur des villes, le renouvellement urbain des centres anciens s'envisage alors comme une façon de repenser l'extension urbaine et de poursuivre un mode de développement urbain plus durable.

## **Problématique générale**

Le développement accéléré (industrialisation, intensification de l'exploitation des ressources naturelles, accélération de l'urbanisation, surexploitation des zones côtières...) qu'a connu l'Algérie depuis l'indépendance a permis des améliorations importantes dans la qualité de vie des citoyens, cependant, cette amélioration a été établie au prix de déséquilibres écologiques et urbains qui se manifestent très tôt sous forme de contrainte grevant le développement futur du pays, notamment la forte consommation du patrimoine foncier urbain et le déséquilibre ville/campagne des principaux centres de vie.

En effet la concentration urbaine et les formes urbaines ont un impact non négligeable sur l'environnement, la qualité de vie en ville et les écosystèmes locaux ou régionaux sont les premiers à en souffrir, leurs capacités de charge étant mises à mal par le renforcement de l'urbanisation, mais ces atteintes se manifestent également au niveau planétaire, ainsi que les villes connaissent des problèmes aigus de consommation d'espace et d'utilisation des ressources non renouvelable (eau, énergie, etc.) et produisent également un grand nombre de nuisances (pollution de l'air, déchets, bruit, etc.).

L'analyse et le diagnostic de la situation actuelle de nos villes ,et plus précisément de la ville Oran qu'on a prise comme cas d'étude présente presque le même tableau clinique et fait ressortir les indicateurs de difficulté se caractérisant essentiellement par : le rythme d'urbanisation très élevé et l'extension sur les terres agricoles, des endroits touristiques mal aménagés comme notre aire d'étude canasetal et le patrimoine architectural coloniale, de plus le problème de circulation et d'embouteillage ainsi que l'absence des aires de détentes, de stationnement et la dégradation de cadre bâtie au niveau des tissus anciens.

Cette réalité constatée est en contradiction total avec l'image donnée à la ville par les différents schémas d'aménagement de territoire qui préconisent la ville d'Oran comme un territoire durable , un carrefour de transition et de confluence pour les Wilayas de la région en favorisant le développement des activités économique de la vil le dans une

dynamique de développement durable qui valorise et protège le patrimoine naturel et culturel notamment par : la rénovation et/ou la réaffectation des immeubles et quartiers dégradés ,le sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine ancien à travers le redimensionnement et la reconquête des espaces centraux

Cette reconquête des tissus urbains existants est considérée par les schémas d'aménagement de territoire comme un autre volet du rattrapage urbain. Elle vise la requalification des espaces centraux par le biais de la résorption des poches précaires, le transfert des activités encombrantes et mal adaptées, mais cette option est plus théorique que Cette reconquête des tissus urbains existants est considérée par les schémas d'aménagement de territoire comme un autre volet du rattrapage urbain. Elle vise la requalification des espaces centraux par le biais de la résorption des poches précaires, le transfert des activités encombrantes et mal adaptées et la revitalisation du centre-ville et la parti est de la ville, mais cette option est plus théorique que pratique parce que la parti est d Oran qui considère comme le lieu chargé de significations symboliques contribuant très fortement à l'image globale de la ville ,et le noyau le mieux structuré, aujourd'hui, il est dans une situation de saturation, d'étouffement et de congestion qui ne lui permet plus de jouer le rôle autant qu'un élément dominant qui structure l'image globale de la ville surtout dans l'aspect général qu'offre son cadre bâti et son organisation fonctionnelle qu'a connu l'existence de certains activités inadapté et incompatible avec le caractère du centre-ville.

Tous ses éléments combinés auront un impact sur le choix de la politique d'intervention et les solutions à adopter de macro à micro donc:

Comment doit-on-intervenir sur cette ville pour lui permettre d'atteindre les objectifs visés par les différents schémas d'aménagements tout en assurant une cohérence urbaine du macro au micro? Comment répondre à travers un projet urbain ponctuel aux grands enjeux socio-économiques et environnementaux de l'aire urbain et de toute la région de Oran

A l'échelle de est de la ville Comment et par quel type d'intervention peut-on intervenir sur ce tissu sensible? Et quel est la dimension future qu'on va donner à quartier ?

Comment peut-on récupérer la belle image le sous-secteur

Belle Vue supérieur par un embellissement favorable ?

## Hypothèse

- revaloriser le quartier de Canastel par une intervention qui vise l'animation de ses activités humaines et la Requalification urbaine de son cadre bâti.

-Il semble que la revalorisation et renouvellement de quartier de Canasetel, peut être faite par une intervention qui vise à donner une bonne identité et un caractère urbain frappant à travers un espace animé, durable, et sain.

## Objective

- création d'un lien entre la ville et la mer :

relier le tissu urbain au front de mer, en incorporant des éléments symboliques et fonctionnels, afin de rétablir une continuité et une ouverture sur la mer des quartiers périphériques de la ville.

- créer un front de mer urbain le long de la côte et restaurer le caractère naturel du paysage de quartier

- aménager la zone côtière et les quartiers résidentiels avoisinants en cherchant à limiter les nuisances générées par la voie rapide le long de la côte.

- *Prévoir des espaces verts, et des espaces dégagés, ainsi des points de repaires, pour une meilleure lisibilité et une meilleure orientation.*

- Renforcer les différents moments de soudure entre les différentes entités et notamment :
  - □ La relation ville/mer.
  - La relation ville /ville..

➤ le renforcement de la mixité urbaine et sociale, pour permettre la convivialité urbaine et la cohésion sociale, la diversité des fonctions (activités économiques, logements, commerces de proximité et équipements publics) et l'attractivité du site.

structurer l'espace ; effacer les ruptures urbaines ; dynamiser et rendre attractif le quartier  
améliorer la qualité de vie dans ce quartier ; introduire de la mixité sociale ; ouvrir le quartier sur son environnement

- une seule finalité: crée une centralité

# **1 Chapitre I: Approche théorique et sémantique**

## 1.1 Introduction :

Le projet d'architecture dans ses rapports avec la ville suscite un regain d'intérêt actuellement, ne serait-ce que parce qu'un certain nombre de villes se posent la question du réaménagement de leur territoire ponctuellement et d'une manière globale. L'élaboration de nouvelles approches apparaît comme indispensable dans la mesure où les outils traditionnels semblent souvent inefficaces. Plusieurs cas de figures se présentent; on peut citer le cas des grandes métropoles qui urbanisent leurs derniers espaces libres comme Londres, Paris, ou Berlin, ou celui de villes moyennes confrontées à un problème de croissance et de modernisation. A différentes échelles les mêmes types de questions sont posés. Faut-il continuer la trame de la ville ancienne ou la reconstituer? Faut-il renoncer à l'héritage de la modernité? Comment articuler interventions privées et interventions publiques? Quel rôle peut avoir le projet d'architecture dans la dynamique urbaine?

## 1.2 Urbanisme

### 1.2.1 Définition :

« l'art de concevoir et réaliser de façon volontariste le développement des villes, en tenant compte des facteurs géographiques, socio-économiques, esthétiques, institutionnels et culturels susceptible de le déterminer ». Ainsi« L'urbanisme est la science (et l'art) d'aménager les villes, son vaste programme peut se résumer en trois mots :-Assainir-Agrandir- Embellir. Auxquels il convient d'ajouter dans le cas des villes anciennes historiques ou pittoresques :-sauvegarder et mettre en valeur.»<sup>1</sup>

le mot urbanisme fut inventé par IDEFONSO CERDA en 1867 qui en précisa le sens comme : « l'ensemble tendent à grouper les constructions et à régulariser leur fonctionnement, et l'ensemble des principes, doctrines et règles qu'il faut appliquer pour que les constructions et leur groupement, loin de réprimer, d'affaiblir et de corrompre les facultés physiques, morales et intellectuelles de l'homme social, contribuant à favoriser son développement ainsi qu'à accroître le bien être individuel et le bonheur public. »<sup>2</sup>

Selon le Larousse l'urbanisme signifie: « ensemble des mesures techniques, administratives, économiques et sociales, qui doivent permettre un développement harmonieux, rationnel et humain des agglomérations »

## 1.3 Définition de "l'urbain design":

Le design urbain ou la conception urbaine concerne l'arrangement, l'aspect et la fonctionnalité des villes, et en particulier la formation et les utilisations de l'espace public;

---

<sup>1</sup> (Doubrère 1979)

<sup>2</sup> (CERDA 1979)

Il a été traditionnellement considéré comme un sous-ensemble disciplinaire de *l'urbanisme*, *l'architecture du paysage*, ou *l'architecture*.

Au carrefour des trois disciplines suscitées; Exige une bonne compréhension d'autres disciplines, comme les sciences économiques urbaines, l'économie politique et la théorie sociale.

### **1.3.1 Différence entre Urbanisme et "Urban design":**

Les deux champs sont étroitement liés, la conception urbaine diffère de l'Urbanisme de par sa concentration sur l'amélioration physique de l'environnement construit, tandis que ce dernier, tend dans la pratique, à se concentrer sur la gestion du "développement privé par des méthodes et des programmes de planification établis

### **1.4 Planification urbaine :**

« Processus de définition d'une politique d'aménagement et de structuration de l'espace socio-physique impliquant détermination d'actions à mener ,fixation de stratégies ,d'objectifs et de moyens d'actions (instruments) et engagement de mécanismes de décisions ,de contrôle ,d'orientation et de gestion.

C'est un processus qui tend à projeter les efforts d'une politique globale (expression de projet de société) en matière de production, codification et gestion de l'espace urbain.»<sup>3</sup>

#### **L'émergence de la planification urbaine :**

L'action de la planification urbaine trouve ses fondements et origines dans la seconde moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, après la révolution industrielle en Europe. Ce sont donc les pays industrialisés, touchés par les problèmes d'industrialisation qui ont élaborés ce concept dont l'objectif était de maîtriser les problèmes, et de mettre en ordre les villes en désordre du 19<sup>ème</sup> siècle. La grande Bretagne fut le premier pays qui a utilisé le concept de planification urbaine, avec « le town planning » puis l' « urban planning », comme réaction au développement anarchique des villes et comme solution aux problèmes causés par l'industrialisation.

En 1898, EBENEZER.H a développé le concept de la « cité jardin » donnant naissance à la ville hygiénique qui s'oppose à la ville industrielle polluée, dans le but de respecter les règles d'hygiène et morales, mettant en place des espaces vert Urbains. Le concept de la planification urbaine s'est développé par la suite en Europe notamment en France, puis aux Etats-Unis par le Burnham (plan de Chicago), le premier plan de new York.

L'émergence des politiques d'aménagement du territoire a eu lieu dans les années 1930 (la charte d'Athènes), et c'est généralisé à la fin de la deuxième guerre mondiale comme réponse à la situation des villes de l'après-guerre. Cette période était marquée par l'exécution des schémas basés sur les

---

<sup>3</sup> (Benyoucef 2007)

idées et les principes du mouvement moderniste. L'urgence de reconstruire a nécessité le recours aux grands ensembles.

A partir de 1970, les lois d'orientation et les schémas d'aménagement et d'urbanisme apparaissent dans le but d'organiser le développement urbain et foncier des villes. Les dernières années sont marquées par l'émergence d'un nouveau concept : « le projet urbain ». Le projet urbain est une nouvelle approche, une nouvelle gestion de la ville qui tente à répondre aux problèmes posés dans les citées édifiées selon les principes du mouvement moderne, elle vise à améliorer les conditions de vie des citoyens sur le plan social, économique et sur le plan spatial.

Aujourd'hui tous les pays sont dotés des différentes politiques de planification dont les objectifs se différencient. Selon MERLIN.P et CHOAY.F, 1988 le terme planification signifie «le processus qui fixe (pour un individu, une entreprise, une institution, une collectivité territoriale ou un état), après études et réflexion prospective, les objectifs à atteindre, les moyens nécessaires, les étapes de réalisation et les méthodes de suivi de celle-ci. La planification prend, en particulier, la forme de plans. Ceux-ci peuvent concerner une période de temps fixée ou non

### **1.5 L'urbanisme opérationnel:**

« Il recouvre l'ensemble des actions et interventions programmées et planifiées, qui tendent à projeter, sur le terrain, le contenu d'une politique d'aménagement et de structuration de l'espace socio-physique. »<sup>4</sup>

Plus exactement les contenus et les dispositions d'une politique de planification urbaine, les opérations d'urbanisme opérationnel comportent deux volets d'étude: premièrement une plus fine et approfondie, vérification sur le terrain du contenu du plan directeur d'urbanisme et du plan d'occupation du sol et la mise au point du programme d'intervention ;en seconde lieu l'analyse des aires urbaines visées par le programme ,avec mise à jour de la situation existante au moment du démarrage des études ,l'élaboration définitive du programme et enfin la détermination des options d'aménagement.

#### **Les instruments d'urbanisme opérationnel :**

« Les instruments d'urbanisme, ce sont les plans d'urbanisme proprement dit, c'est-à-dire ceux qui concernent l'échelle de la partie de ville, de la ville ou de l'agglomération permettent de la planification et l'organisation spatiale des entités urbaines. »<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> (Benyoucef, Analyse urbaine: éléments et méthodologies 2007)

<sup>5</sup>(M. SAIDOUNI, Éléments d'introduction à l'urbanisme 2001)

## **1.6 La ville comme objet d'étude de l'urbanisme :**

Beaucoup des spécialistes des sciences humaines géographe, sociologue, économistes ou architectes ont donnés des définitions différentes des villes. « Car la ville est un organisme complexe, qui ne se réduit pas au nombre de ses habitants: elle a été construite en un lieu donné, possède une physionomie originale, une dynamique propre. C'est un lieu de production de biens et de services, d'échanges de capitaux et d'informations, qui fonctionne en relation avec sa région et les autres villes »<sup>6</sup>

Aldo Rossi reprend à son compte cette définition de la ville donné par Lewis Mumford (1939) « la ville est un fait naturel. Comme une grotte, un nid, une fourmilière. Mais elle est aussi livre d'art conscient qui enferme dans une structure collective de nombreuses formes d'art plus simple et plus individuelles. »

«Toute agglomération urbaine ayant une taille de population et disposant de fonctions administratives, Economiques, sociales et culturelles.»<sup>7</sup>

### **1.6.1 Le vocabulaire de la ville :**

-« Région : Territoire constitué par plusieurs wilayas limitrophes et présentant des caractéristiques physiques et des vocations de développement similaires ou complémentaires

-Métropole : Agglomération urbaine dont la population totalise au moins 300.000 habitants et qui a vocation, outre ses fonctions régionales et nationales, à développer des fonctions internationales

-Aire métropolitaine : Territoire à prendre en considération afin de maîtriser et organiser le développement d'une métropole.

-Grande ville : Agglomération urbaine dont la population totalise au moins 100.000 habitants

-Ville nouvelle : Agglomération urbaine programmée dans sa totalité, sur un site vierge ou à partir d'un ou de plusieurs noyaux d'habitat existants

-Ville : Agglomération urbaine ayant une taille de population supérieure à 100.000 habitants et disposant de fonctions administratives, économiques, sociales et culturelles.

-Ville moyenne : Agglomération urbaine dont la population est comprise entre 50.000 et 100.000 habitants.

-Petite ville : Agglomération urbaine dont la population est comprise entre 20000 et 50000 habitants

-Agglomération urbaine : Espace urbain abritant une population agglomérée d'au moins 5000 habitants

---

<sup>6</sup> (Chiali 2013)

<sup>7</sup> (Loi n°06-06 du 20 février 2006 portant loi d'orientation de la ville Algérienne. 2006)

-Quartier : Partie de ville délimitée sur la base d'une combinaison de données relatives à l'état du tissu urbain, à sa structure, à sa composition et au nombre d'habitants y résidant. »<sup>8</sup>

La morphologie de la ville :

La morphologie : « Etude de la configuration et de la structure externe, d'un organisme, d'un être vivant. »<sup>9</sup>

Le terme « morphologie urbaine » apparaît chez les géographes allemands et britanniques entre les deux guerres mondiales.

« La morphologie urbaine est l'étude de la forme physique de la ville, de la constitution progressive de son tissu urbain et des rapports réciproques des éléments de ce tissu qui définissent des combinaisons particulières, des figures urbaines (rues, places et autres espaces publiques..)»<sup>10</sup>

La morphologie urbaine est le résultat des conditions historique, politique, culturelles et notamment architecturales dans lesquelles la ville a été créé et s'est agrandie elle est le fruit d'une évolution spontanée ou planifiée par la volonté des pouvoirs publique. elle est avant tout l'image et la représentation du monde par la société bâtitrice.

## 1.6.2 Les éléments de la morphologie :

-îlot : « C'est la plus petite unité de l'espace urbain, entièrement délimitée par des voies (souvent appelée pâté de maisons, dans le français courant, block dans les pays anglo-saxons et germaniques, cuadras d'Amérique du Sud, etc.). »<sup>11</sup>

« L'îlot est une unité urbaine bâtie en partie ou en totalité de manière très diverse et qui génère, à travers sa connexion avec les systèmes de réseaux viaire, la membrane urbaine. »<sup>12</sup>

Tissu urbain : système constitué des éléments suivants : réseaux viaire, parcellaire, bâti, espace libre et site

-parcelles : « unités de propriété de taille variable mais de forme le plus souvent quadrangulaire, et dont les limites sont souvent perpendiculaires aux limites de l'îlot, en bordure de voie, sauf dans le cas des villes anciennes, où le réseau viaire, et par conséquent les limites d'îlot, ont pu être modifiés au cours des temps sans entraîner de modifications des limites parcellaires à l'intérieur des îlots. »<sup>13</sup>

---

<sup>8</sup> Classification juridique selon la loi 06-06

<sup>9</sup> (Robert 2006)

<sup>10</sup> (Allain 2004)

<sup>11</sup> (CHOAY et Merlin 1990)

<sup>12</sup> (Vocabulaire Français de l'Art Urbain 2010)

<sup>13</sup> (CHOAY et Merlin 1990)

-lotissement : « Constitue un lotissement une opération d'aménagement qui a pour objet [...] ou qui a eu pour effet la division [...] d'une ou plusieurs propriétés foncières en vue de l'implantation de bâtiments »<sup>14</sup>Au-delà de sa définition juridique, ce terme, qui ne préfigure pas de forme urbaine spécifique, « désigne communément pour le public un quartier de maisons individuelles réalisées par des constructeurs différents sur des terrains à bâtir. »<sup>15</sup>

-rue : « Du latin ruga, ride : voie bordée, au moins en partie, de maisons, dans un bourg, un village ou une ville, et souvent identifiée par un nom. » (Le Robert).

« L'enceinte des murs étant faite, il faut tracer les places des maisons et prendre les alignements des grandes rues et des ruelles selon l'aspect du ciel le plus avantageux. La meilleure disposition sera si les vents n'enfilent point les rues, parce qu'ils sont toujours nuisibles, ou par leur froid qui blesse, ou par leur chaleur et leur humidité qui corrompt. » <sup>16</sup>

Voie aménagée dans un ensemble urbain entre les propriétés closes, respectant le plus souvent un alignement et comprenant une chaussée, réservée aux véhicules, bordée de part et d'autre de trottoirs à l'usage des piétons.

-voie urbaine : Du latin via, « voie », et urbanus, « de (la) ville ». Espace à parcourir pour aller quelque part. Voies urbaines, à l'intérieur d'une agglomération (rue, avenue, boulevard, etc.). D'une manière générale, la voie publique est "tout espace du domaine public destiné à la circulation (voies proprement dites, places, etc.) dans les villes.[...]. Partie d'une route de la largeur d'un véhicule. Route à trois, quatre voies » (Le Robert)

les espaces publics :

C'est un espace que s'approprient les individus par leurs activités. Le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement considère, « l'espace public comme la partie non bâtie affectée à des usages publics, formé par une propriété et par une affectation d'usage »C'est un espace ouvert c'est à dire où la circulation se fait sans entraves, composé aussi bien d'édifices que d'espaces verts que peuvent être les parcs et les jardins. L'espace public est aussi ouvert au sens où il est libre d'accès, gratuit et fréquentable par tous.

## **1.7 Le Développement durable :**

### **1.7.1 Définition :**

Il s'agit d'associer des considérations environnementales et économiques aux processus décisionnels. La commission Brundtland postule ainsi que le développement à long terme n'est viable qu'en conciliant le respect de l'environnement, l'équité sociale et la rentabilité économique. il établit ainsi une définition aujourd'hui partagée par tous de ce que l'on appelle le développement

---

<sup>14</sup> (Lois 442-1 du Code de l'urbanisme français du 8 décembre 2005 2005)

<sup>15</sup>(Robert-Max 2010)

<sup>16</sup>(Vitruve s.d.)

durable : « un mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs »<sup>17</sup>

« Est un mode de croissance encadré par des régulations sociales et environnementales, basé sur le marché d'une part et sur l'existence de services publics et collectifs efficaces d'autre part. »<sup>18</sup>

« C'est un concept qui satisfait les besoins de la génération actuelle sans priver les générations futures de la possibilité de satisfaire leurs propres besoins. Milieu/ Fonction/Organisme sont la triade évolutionniste qui serait à la source de ce dernier. »<sup>19</sup>

### 1.7.2 La naissance de la notion de développement durable à l'échelle de la ville :

Les prémices du développement durable remontent véritablement à la décennie

1970. Tels que Le début de la décennie voit un emballement de la croissance démographique (soixante millions de personnes en plus par ans), particulièrement des pays du Tiers-Monde. Face à cela et à la peur de voir leur pérennité menacée, les pays développés commencent à prendre conscience que les ressources de la Terre ne sont pas illimitées. La crise de l'énergie qui s'ouvre en 1973 avec une très forte augmentation des prix du pétrole, renforce chez les pays riches la crainte de ne pouvoir maintenir leur mode de production et de consommation. Les premières mesures de lutte contre les gaspillages et de maîtrise de la consommation énergétique apparaissent.

En 1972 est publié par le club de Rome le rapport Meadows intitulé « Halte à la croissance » médiatisé par le célèbre slogan « croissance zéro », qui prône une remise en cause radicale du modèle de croissance. En 1972 a également lieu la première Conférence mondiale des Nations Unies sur l'environnement humain à Stockholm, qui met

les enjeux écologiques au rang de préoccupation internationale. A cette occasion, le concept d'éco développement, basé sur une conciliation des logiques économiques, sociales, environnementales, culturelles et spatiale, fait son apparition. En 1974, René Dumont est le premier candidat écologiste à la présidentielle en France. Le début des années 1970 est donc propice à l'intérêt pour les enjeux environnementaux, avant que cet intérêt ne retombe quelque peu.

C'est à la fin des années 1980 que le concept de développement durable va véritablement apparaître. L'ONU commande en 1982 lors de « Stockholm plus 10 » un rapport sur l'écodéveloppement et crée une commission dans cette même optique ,Le rapport Brundtland est rendu en 1987 et donne une première définition du développement durable : « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de

---

<sup>17</sup> ( CHARLOT et OUTREQUIN 2009)

<sup>18</sup>( CHARLOT et OUTREQUIN , l'urbanisme durable 2009)

<sup>19</sup> (APPROCHE ENVIRONNEMENTALE D'URBANISME, Le Guide Méthodologique « Cahier Méthodologique », ADEME. s.d.

répondre aux leurs » et Il a fallu attendre 1988 pour que le terme de « ville durable » apparaisse, dans le cadre du programme MAB (Man and Biosphère) de l'Unesco consacré à l'écologie urbaine .Lors de la conférence de Rio en 1992 se tient le premier « sommet de la terre ». Les 173 chefs d'Etat présent y adoptent l' « agenda 21 », qui comporte 27 principes essentiels afin que le développement durable puisse devenir une réalité. La conférence de Kyoto en 1997 voit l'adoption d'un traité de réduction des émissions de gaz à effet de serre avec des objectifs contraignants, ce qui inscrit définitivement le réchauffement climatique comme préoccupation majeure au niveau international. Il convient dès lors de s'interroger sur la traduction du concept de développement durable et des préoccupations autour du réchauffement climatique au niveau local, à l'échelle urbaine. Un pas très important est franchi avec la conférence de Rio, qui précise l'importance des territoires locaux, ces derniers devant préparer des agendas 21 locaux et y associer la population et les acteurs du territoire ,On a donc l'application du développement durable au niveau local c'est-à-dire des stratégies locales de développement durable (ou un projet global de ville).

La commission européenne va également se saisir de cette problématique. Elle publie .en 1991 le Livre vert sur l'environnement urbain qui dénonce le fonctionnalisme et l'étalement urbain qui prévaut dans les villes, ainsi que la multiplication des déplacements, et appelle à une plus grande mixité tant économique que sociale.

En 1994, a été organisé la conférence européenne sur les villes durables dans la ville d'Aalborg, au Danemark. C'est au cours de cette conférence qu'est adoptée la « charte des villes européennes pour un développement durable », plus connue sous le nom de « charte d'Aalborg ». Cette charte est adoptée par plus de 650 administrations régionales, locales et municipales dans 32 pays européens, « les participants à cette conférence ont mis en l'accent sur la dimension sociale des politiques de développement durable, sur leur dimension éco systémique et leur aspect évolutif, procédural, fondé sur des résultats d'étape tangibles et sur l'implication de tous les acteurs, laquelle conditionne la mise en œuvre du développement durable, le rôle et l'importance de la planification ont ainsi été soulignés. »<sup>20</sup>

La Charte d'Aalborg est considéré par beaucoup comme marquant un renversement de perspective par rapport à la charte d'Athènes. Elle précise : « Nous, villes européennes [...] comprenons qu'aujourd'hui notre mode de vie urbain, et en particulier nos structures [...] nous rendent essentiellement responsables des nombreux problèmes environnementaux auxquels l'humanité est confrontée »<sup>21</sup>

On voit donc une affirmation

---

<sup>20</sup> ( CHARLOT et OUTREQUIN 2009)

<sup>21</sup>(Annexe 2 charte d'Aalborg 1994)

d'une rupture nécessaire dans la structure même de l'espace urbain. La nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre est clairement affichée, tout comme le principe de réduction des besoins de mobilité. La charte marque aussi une rupture avec le zonage : « on s'efforcera de combiner différentes fonctions pour réduire les besoins de mobilité »<sup>22</sup>

Le concept de ville durable apparaît. Il se renforce en 1996 lors de la conférence sur les villes durables européennes, à Lisbonne. L'esprit est tourné vers la déclinaison du concept, car s'il est alors souligné qu'un nombre croissant de collectivités locales se rallient aux principes retenus dans la « charte d'Aalborg », le passage à l'action opérationnelle tarde davantage à venir. Par la suite le concept va continuer à se développer, avec une législation qui se renforce peu à peu dans ce sens. Tels qu'en France la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable des territoires (LOADDT), ou « Loi Voynet » en 1999, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) en 2000, ou encore plus récemment les lois Grenelle 1 et Grenelle 2.

### 1.7.3 Les dimensions du développement durable :

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

Une ville efficace pour l'économie (la recherche d'une croissance économique durable) :

- Le capital productif.
- Les infrastructures.
- La technologie.

Une ville performante écologiquement (le développement doit être respectueux de l'homme et de son environnement) :

- Le capital naturel
- Les ressources,
- Les équilibres biologiques.

Une ville contributive au développement social (partager la croissance mondiale et réduire les inégalités) :

- Le capital culturel
- Les savoirs,
- Les compétences
- Les valeurs

Les stratégies de développement durable :

Le concept du développement durable peut s'articuler en

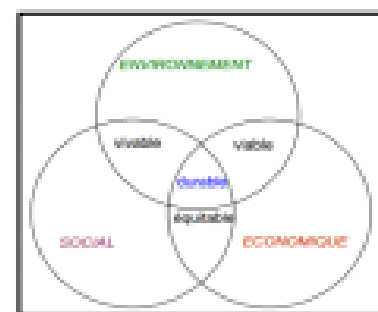


Figure 1: Les dimensions du développement

<sup>22</sup> (Charte des villes européennes pour la durabilité (Charte d'Aalborg), article I.10 1994)

divers principes stratégiques :

- ☒ Le principe de précaution :
  - La définition des normes minimales à satisfaire,
  - Aller au-delà vers la notion de qualité (politique incitatrice)
- Le principe de responsabilité :
  - Telle l'approche pollueur- payeur (politique pénalisante).
- Le principe de flexibilité :
  - La recherche des potentiels de renouvellement maximum de l'espace urbain (Le projet soit reconfigurable)
- Le principe de résilience :
  - La capacité des systèmes ou des objets de résister à une perturbation imprévue pouvant amener une réorganisation complète. (Solution d'aménagement reconfigurable et donc être réversible d'un mode d'usage à un autre)

a L'urbanisme durable :

« Est une réflexion globale et transversale sur les préoccupations environnementales dans un site ou bien un projet urbain, et qui traite plusieurs thématiques. »<sup>23</sup>

L'urbanisme durable est un processus par lequel tous les acteurs (élus, citoyens.. etc.) collaborent en vue d'intégrer des considérations fonctionnelles, environnementales et qualitatives afin de concevoir et de planifier un environnement bâti.

#### 1.7.4 Ces objectifs :

- Assure à la population des lieux de vie et de travail esthétiques, originaux, sûrs, sains et de haute qualité, propres à susciter un fort sentiment d'appartenance, de fierté, d'équité sociale, d'intégration et d'identité.
- Crée les conditions d'une économie dynamique, équilibrée, ouverte à tous et équitable qui promeut la régénération urbaine
- traite les terrains comme une ressource précieuse qui doit être utilisée de la façon la plus efficace possible, en réutilisant les terrains anciens et les immeubles vides présents dans l'agglomération de préférence à l'aménagement des terrains vierges à l'extérieur de la zone urbaine, évitant ainsi le mitage (villes denses, et, au niveau régional, décentralisation concentrée)
- Garantit l'implantation stratégique des nouveaux aménagements, leur accessibilité par les transports publics et leur respect de l'environnement naturel (biodiversité, santé, risque environnemental)

---

<sup>23</sup> (www.ademe.fr 2014)

- Présente suffisamment de densité, d'intensité d'activité et d'utilisation pour que les services tels que les transports publics soient viables et efficaces tout en respectant un cadre de vie de qualité (intimité et espaces privés, effets néfastes minimaux).
- Encourage une utilisation mixte de l'espace afin de tirer le meilleur parti possible des bénéfices de la proximité et limiter ainsi au maximum les trajets entre domicile, magasins et lieu de travail.
- Possède une structure qui optimise la qualité écologique de la zone urbaine (biodiversité, microclimat et qualité de l'air).
- comporte des infrastructures de qualité et bien planifiées, notamment des services de transports public, des rues, chemins pédestres et pistes cyclables promouvant l'accessibilité, en particulier pour les catégories défavorisées, et créent des conditions d'un niveau élevé d'activité sociale, culturelle et économique
- Met en œuvre des approches modernes, économes en énergie, telles que le logement basse énergie, les transports sobres, le chauffage urbain et les systèmes de recyclage.

#### 1.7.5 La ville durable :

Une part importante de la population mondiale vit désormais en ville. Le début du XX siècle se caractérise par l'importance de l'étalement urbain et par le phénomène de métropolisation: la concentration des hommes et des activités dans les plus grandes villes. Mais ces villes concentrent aussi les problèmes. La ville durable est donc l'un des grands enjeux de développement, elle est le pan capital de la réflexion du développement durable se basant sur l'organisation fonctionnelle, la dynamique et les moyens d'agir durablement.

#### 1.7.6 Pourquoi et comment la ville devient-elle le terrain du développement durable ?

« L'Insee définit la ville comme une unité urbaine constituée d'une ou plusieurs communes, comptant un nombre spécifique d'habitants et présentant une continuité dans l'habitat.»<sup>24</sup>

Elle est un lieu de concentration de la population et des activités humaines (commerce, industrie, culture, éducation, etc.). Elle se caractérise notamment par la présence d'activités de commandement, qui permettent d'organiser la vie sociale.

En tant que lieu privilégié de l'organisation d'une société, la ville toujours été un lieu d'utopies: celle du développement durable s'y est naturellement implantée. La ville durable n'est autre que la transposition dans l'espace du discours du développement durable. Comment les villes pourraient-elles l'omettre alors qu'elles sont responsables de 70 % des émissions de CO2 selon les Nations Unies? Elles contribuent très largement au processus de changement climatique et continueront à le faire, puisque 75 % de l'humanité devrait vivre en ville d'ici 2050. La ville devient « durable » dans

---

<sup>24</sup> ([www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/ville.htm](http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/ville.htm) 2015)

le rapport Brundtland, puis dans la charte d'Aalborg sept ans plus tard. Cette *notion reste très évolutive*: « L'apparition du terme de ville durable doit être distinguée de la construction de la problématique, plus tardive, qui fera évoluer son sens initial. »<sup>25</sup> Elle connaît en effet plusieurs définitions successives : la première approche est celle de la ville « autosuffisante », c'est-à-dire qui subvient localement à ses besoins. « La ville durable est ensuite celle qui se développe sans faire peser le coût de son développement sur d'autres, puis en dernière acception, celle qui s'efforce de se développer en préservant la qualité de vie de ses habitants, tout en défendant un objectif plus général de développement durable. »<sup>26</sup>

La ville durable serait un croisement entre quatre villes aux objectifs variés voire antagonistes : « l'"éco cité", militante et décroissante, la "ville confortable", préservatrice et autocentrée, la "ville solidaire", rationnelle et redistributrice, et la "ville ouverte", dynamique et consommatrice. ». Dans la poursuite de ces objectifs complexes, la recherche d'un équilibre passe par la prise en compte des problématiques spécifiques à chaque territoire. L'injonction au local est ainsi évidente : la ville durable trouve des solutions adaptées à son territoire pour répondre à des enjeux planétaires. Il n'existe donc aucune vision ou définition « monolithique » de la ville durable : « c'est au contraire un référentiel adaptable qui laisse aux acteurs une certaine marge de manœuvre, en fonction des situations locales. La ville durable doit donc inventer son propre mode de développement, articulant des problématiques locales et globales ». Ces solutions sont testées essentiellement en milieu urbain, notamment à travers les éco quartiers

## **1.8 Projet urbain :**

### **1.8.1 Définition d'un projet urbain :**

Entant que vision conceptuelle et cadre de réalisation, il permet de penser et de restructurer la ville afin qu'elle soit en harmonie avec les attentes, les désirs et la demande sociale des habitants

### **1.8.2 La problématique du projet urbain:**

La notion du projet urbain est apparue pour porter une double critique par rapport à l'architecture et à l'urbanisme car :

L'incapacité de l'architecture de produire de l'urbain par elle-même c'est-à-dire l'articulation entre les démarches urbaines et la création architecturale

(Sans volonté d'ouverture sur l'espace urbain).

l'urbanisme qui n'a pas su donner une forme lisible et une lecture propre à nos villes (outils traditionnels de l'urbanisme, plans général, plan de masse, la création de zoning et les fragments.)

---

<sup>25</sup> (EMELIANOFF 2007)

<sup>26</sup> (EMELIANOFF 2007)

### **1.8.3 Objectifs du projet urbain:**

Aujourd'hui l'échec de la ville moderne s'avère patent. Les débats sur la ville se lancent dans une nouvelle optique qui consiste à reconsidérer la ville dans sa structure globale, afin de réconcilier les périphéries et le centre historique.

L'objectif de projet urbain est de réconcilier l'architecture et la ville, en instaurant l'indissociabilité tant négligé par la vision contemporaine.

La ville doit être perçue comme étant une structure allant du local au global, dont les espaces publics-collectifs sont les composantes fondamentales.

L'architecture contemporaine doit être en mesure de cohabiter avec l'architecture de la tradition, et gérer les productions urbaines actuelles et futures pour produire la ville et assurer sa continuité historique.

### **1.8.4 Les principes de projet urbain:**

Le projet urbain est pensée avec la ville existante et non contre elle ou en dehors d'elle, comme reproduction de la ville sur elle-même non comme croissance ou étalement de la ville (construire la ville sur la ville , en prenant compte de l'espace public ).

Il se réfère à une multiplicité de techniques dont la maîtrise ne peut être confiée aux seuls architectes ou ingénieurs, mais demande d'autres compétences spécifiques(y compris financière).

Le projet urbain est pensé en rapport avec la totalité des acteurs de la ville( dont les habitants).

Le projet urbain est pensée dans un équilibre du court terme et du long terme et non dans l'urgence ou l'utopie(saisir les opportunités du moment sans compromettre les ressources du présent pour les besoins de l'avenir « le développement durable »)

Le projet urbain dans sa conception il demande un savoir spécifique sur la ville:

Son processus de transformation.

Les lois qui règlent ses formes.

Les analyses à mener et les outils conceptuels à mettre au point afin d'établir une médiation entre les différentes échelles(de la parcelle à la ville).

Le projet urbain est pensé dans toutes ses dimensions, intégrées et non sectorialisées appréhendées a travers leurs interactions (le politique, l'économique, le sociale ,le culturel et le technique).

Le projet urbain doit réunir des compétences multiples, car il s'applique a la ville qui est une réalité complexe.

Le projet urbain ne se fait pas en un jour mais accompagne le processus de transformation dans une long durée.

### 1.8.5 Les échelles de projet urbain:

les débats actuels de la ville convergent sur le dialectique classique ville/architecture, avec la problématique d'appartenance d'échelle, à savoir le passage «métropole/ville/quartier et parcelle »  
La notion d'échelle permet le traitement graduel des données d'une manière hiérarchique, l'articulation des degrés d'échelle partant de la ville à la parcelle est schématisé comme suit

L'échelle de la ville



L'échelle du quartier



L'échelle de la parcelle

"Le projet urbain ne doit jamais être une fin en lui-même; il est toujours perfectible. Sa substance et sa qualité doivent pouvoir s'améliorer avec le temps, sinon il mourra". **CHARLES DEFANTE**

### 1.8.6 Les modes d'intervention du projet urbain:

le projet urbain propose plusieurs modes d'interventions ou solutions aux problèmes de la ville en générale et des centres villes en particulier

Aménagement urbain:

Action de transformer, de modifier pour rendre plus pratique et plus agréable.

L'ensemble des dispositions et des actions arrêtés pour transformer un espace urbain dans ses composantes spatiales c'est-à-dire pour donner une organisation différentes aux fonctions urbaines existantes, ou en introduisant des fonctions nouvelles.

Réorganisation urbaine:

C'est l'action dont le contenu est lié aux soucis de l'amélioration des conditions d'organisation et de fonctionnement de l'espace urbain.

## **la requalification urbaine :**

‘Qualifier’ du latin ‘qualificare’ est composé de ‘qualis’ : « quel » au sens de « apte », « Fait pour » et de ‘facere’ : « faire », « rendre tel ».

C’est une opération de repérage des qualités et des capacités humaines, techniques, juridiques, institutionnelles nécessaires pour restituer ou pour faire renaître des aptitudes et des qualités disparues. De cette définition se dégage une grande carence dans les opérations de requalification urbaine quand elles se limitent aux aspects purement techniques de l’urbanisme et de l’aménagement. Les opérations de requalification ratent effectivement leurs objectifs quand elles tournent le dos à la qualification des ressources humaines nécessaires à la mise en œuvre des travaux.<sup>27</sup>

### **SELON FRANÇOISE CHOAY**

Selon cette théoricienne, la requalification urbaine se base sur ces 5 éléments :

1. Améliorer durablement les conditions de vie des habitants, et la mixité sociale
2. Construire un projet social en cohérence avec le projet de développement de l’offre de logements sociaux, d’habitat spécifique et de structures d’hébergement.
3. Redonner une attractivité urbaine et résidentielle aux sites dans le souci de développer des quartiers durables.
4. Renforcer et qualifier la mixité des fonctions du quartier en développant des aménagements et des équipements de proximité ainsi qu’une offre de commerces et d’activités.
5. Recherchant un meilleur équilibre entre l’habitat et la présence d’activités de service La

## **Restructuration urbaine**

C’est l’ensemble des dispositions et des actions arrêtées pour transformer un espace urbain dans ses composantes spatiales c’est-à-dire pour donner une organisation différente aux fonctions urbaines existantes ou en introduisant de nouvelles fonctions.

---

<sup>27</sup> Mémoire de requalification master 2 : le cas de Batna. ; Bendjedra Sara ; 2011pg20-78

Cet espace est matérialisé dans une structure nouvelle de distribution et l'agencement des divers composant prévus pour l'air urbaine d'intervention.

Objectif qui peut être poursuivie a travers la redistribution des densités de population d'emplois, des services ...,eu égard des changement qui se manifestent au plan des activités économique du comportement social et des interrelation intervenant dans l'espace urbain existant et entre celui-ci et l'urbanisation nouvelle.

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

### **Renouvellement urbain.**

Définition du concept.

Le renouvellement urbain est, en urbanisme, une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières. Celle-ci vise en particulier à traiter les problèmes sociaux, économiques, urbanistiques, architecturaux de certains quartiers anciens ou dégradés, ainsi qu'à susciter de nouvelles évolutions de développement notamment économiques, et à développer les solidarités à l'échelle de l'agglomération (meilleure répartition des populations défavorisées, au travers de l'habitat social notamment).

On pourrait définir le concept de renouvellement urbain, par un changement profond, au moyen de démolitions totales ou partielles, de la morphologie urbaine d'un quartier sous différentes facettes, et pouvant donc cumuler des interventions ayant un impact sur la trame foncière, la trame viaire et les déplacements, les formes architecturales, les fonctions, les services, la gestion, les caractéristiques de l'espace public...

### **Le but de renouvellement urbain.**

Le renouvellement urbain a pour principal but de limiter en surface l'étalement urbain et la périurbanisation en valorisant l'habitat dense concentré, notamment pour diminuer l'empreinte écologique des habitats, et par suite de la ville elle-même. La ville peut être renouvelée sur des quartiers anciens, mais aussi sur des zones industrielles ou friches industrielles.

Les enjeux du renouvellement urbain.

- Urbanistique : recomposer les tissus existants de manière à les revaloriser.
- Équité : permettre la mutation de secteurs en déclin
- Social : lutter contre une ségrégation croissante des espaces urbains.
- Économique : revitaliser l'activité économique là où elle fait défaut.
- Environnemental : limiter le mitage de l'espace périphérique et réduire les distances domicile-travail.

Le renouvellement urbain recoupe des champs d'action très larges, plusieurs dimensions peuvent se distinguer en fonction des enjeux : La dimension sociale du renouvellement urbain concerne des territoires en évolutions régressives, et vise la reprise de territoires déjà urbanisés, car ils sont affectés par diverses formes de délaissements, d'inadaptations ou de dysfonctionnements socio-économiques. La dimension économique est aussi importante, renouveler la ville sur elle-même c'est aussi répondre à des enjeux de redynamisation économique.

La dimension environnementale du renouvellement urbain est abordée à travers le constat d'une ville diffuse, et consiste à retravailler sur le tissu urbain existant pour limiter le mitage de l'espace périphérique, et réduire les déplacements domicile-travail dans un contexte de crise énergétique. Le renouvellement urbain contribue ici à une gestion économe de l'espace.

En définitive, le renouvellement urbain est un changement profond de la morphologie urbaine d'un quartier qui doit répondre aujourd'hui à deux objectifs : travailler sur les secteurs dégradés tout en répondant aux exigences de gestion économe de l'espace

### **1.9 La notion de centralité :**

L'espace urbain constitue un pôle de développement sans égal pour son milieu environnant. À l'intérieur de cet espace urbain, le centre joue vis-à-vis du reste le même rôle que la ville joue à l'égard de son territoire et d'une manière plus intense encore. Des comparaisons anatomiques banales désignent le centre par rapport à la ville comme étant l'organe le plus important:

- «Le centre est le cœur de la ville – centre géographique et géométrique.
- Le centre est l'âme de la ville – ensemble de lieux historiques et symboliques.
- Le centre est le ventre de la ville – lieux de commerce, halles.
- Le centre est le cerveau de la ville – centre culturel et créatif.»<sup>28</sup>

Dans le contexte actuel, où se pose de plus en plus la problématique du devenir des centres anciens et leur mode de revitalisation, il est nécessaire de nous interroger sur le concept de centre en abordant les différents concepts théoriques de la notion de centralité.

---

<sup>28</sup> (DUPLAY 1982)

### 1.9.1 Qu'est-ce qu'un centre ?

Il existe plusieurs définitions de la notion de centre. D'après Le Petit Larousse, il se définit comme étant : «Le milieu d'un espace quelconque...Point de convergence, de rayonnement de diverses forces...Point principal, essentiel...». D'autres définitions sont données par l'Encyclopédie Encarta: « emplacement situé au milieu (d'un espace)... Lieu d'importance (où se regroupent certaines activités)... Point sur lequel se focalise l'attention...». Pour une ville, le centre représente le « quartier central où sont concentrés les commerces et les principaux lieux d'activités »<sup>29</sup> ou encore celui «...le plus animé ou le plus ancien.»<sup>30</sup>

« Un Centre-ville est un Lieu de rencontre privilégié, point de convergence et de rayonnement, où les activités urbaines se réunissent et atteignent leur plus grande intensité, d'où elles émanent, se répandent et exercent leur influence. » Donc Le terme centre évoque la matérialisation d'une conception hiérarchique de l'organisation des fonctions urbaines. Le centre doit être:

l'espace focal du control social et politique abritant les de tenants du pouvoir d'orientation, de conditionnement et ce décision" (centralité politique et Administrative: les sièges d'associations de sociétés, de banques, et....)

le lieu idéal de la représentation, de la signification idéologique symbolique religieux et culturel.

le point condensateur des échanges sociaux et économiques (activités commerciales, loisirs).

le dimensionnement de l'étendue du centre est faite en fonction de la distance, des données de l'accessibilité et de la facilité d'échange et communication, entre les espaces résidentiels et les espaces centraux.

### 1.9.2 Qu'est-ce qu'une centralité ?

L'espace urbain recouvre plusieurs périmètres en même temps qu'il fait l'objet d'un vaste champ d'intérêts scientifiques, disciplinaires, professionnels et politiques. Face à cette diversité déferlante, tout concept lié à la question urbaine ne peut être abordé d'une façon autonome. De ce fait, il s'impose de se pencher sur les multiples définitions, complémentaires ou concurrentes, dont la notion de "centralité" fait l'objet, pour en donner une illustration mais également une clé de compréhension. Le mot "centralité" bénéficie d'une connotation large, il est interprété différemment d'une discipline à l'autre. Les urbanistes décrivent la centralité comme étant un phénomène de concentration: « ...supportée par du bâti, des figures urbaines qui ne sont pas nécessairement particulières, elle consiste en une densification, une accélération des fonctions et des

---

<sup>29</sup> (Encyclopédie Encarta 2006)

<sup>30</sup> (Ministère de l'habitat et de l'urbanisme « projet de glossaire de l'urbanisme » 2011)

réseaux de relations. »<sup>31</sup>Dans cette approche, c'est plutôt l'aspect topologique qui se dégage de la centralité.

La définition de la centralité par certains architectes s'appuie plutôt sur l'aspect morphologique. Pour cela, il est adopté le principe que: « Tel le figure urbaine correspond à la sensibilité d'une époque, attire les habitants et l'animation...Il importe, de toute façon, que les caractéristiques morphologiques soient distinctes, différenciant, sans désintégration, le lieu d'une animation particulière et établissent ses limites. »<sup>32</sup>

D'autres architectes optent pour la démarche sensorielle ou pittoresque, c'est le cas de Kevin Lynch, qui « ...a approfondi la connaissance des effets psychologiques des formes et des espaces urbains, surtout sous l'aspect de l'image que l'on s'en fait, et qui permet de se repérer dans la complexité et l'immensité de la ville. »<sup>33</sup>

Implicitement, c'est une image rémanente, individuelle ou collective, qui recèle l'idée de centralité. Pour les géographes, la centralité représente l'aptitude d'un lieu à générer des flux d'échanges de marchandises et de services, elle se matérialise comme un point géographique où convergent des foules de consommateurs, de travailleurs et de promeneurs. BEAUJEAU Garnier décrit le centre comme étant «...La partie fondamentale de l'organisation urbaine, celle qui assure la vie et l'activité. C'est le siège du pouvoir organisateur public et privé, spontané ou réglementé qui assure le développement urbain et régit les rapports avec la périphérie rurale ou urbaine »<sup>34</sup>

D'après les sociologues, la centralité trouve son sens dans cette appropriation d'un même lieu par une diversité de groupes de la population : groupes d'âge, de classe sociale, de goûts communs, concerné par une forme d'animation différente. Des gens regroupés ensemble, consciemment ou inconsciemment, autour d'un point précis pour le plaisir de sociabilité et par le sentiment d'appartenance à une collectivité. L'aspect sentimental est mis en avant, de même que la fonction ludique. L'espace urbain est, dans ce cas, un noyau ludique tant par son ambiance conviviale que par ses potentialités économiques et commerciales. Du point de vue économique, la centralité exprime une certaine mise en relation des différents éléments économiques de la ville : production, consommation et échange. La centralité a donc des aspects divers, elle est plus la résultante d'un ensemble de lieux que d'une somme de fonctions. La centralité ne se crée pas, elle se fait au fil du temps, tout en changeant de rôle et de valeur

---

<sup>31</sup> (DUPLAY 1982)

<sup>32</sup> C. DUPLAY 1982)

<sup>33</sup> (PINON 1992)

<sup>34</sup> (KERDOUD 2007)

### 1.9.3 La centralité pour A. ZUCCHELLI :

C'est un regroupement d'équipements de nature divers et en nombre variable, spatialement organisé et intégré à un réseau d'infrastructures. La structure d'un système de centre peut être étudiée et projetée en fonction de certaines caractéristiques de ces composants. Ces caractéristiques propres à chaque centre ou à une catégorie de centres peuvent être précisés comme suit :

COMPOSITION	LES RELATIONS D'INTERDEPENDANCE FONCTIONNELLE	LES RELATIONS D'INTERDEPENDANCE FONCTIONNELLE
La nature, le nombre et l'importance des activités et des équipements correspondants dont il est constitué.	L'application des Critères de distribution et d'implantation des composants d'un espace central donnent lieu à une configuration spatiale caractéristique : Centre "en tache" centre "lunaire" centre "ponctuel"	Ces relations mettent en évidence la complémentarité des rôles assignés aux composants du système en raison des rapports qui les lient aux producteurs des biens et des services et aux usagers.

### 1.10 Conclusion

Donc à la fin de ce chapitre on a identifié les nouvelles tendances de l'urbanisme moderne, qui pousse vers un urbanisme durable et une nouvelle façon d'appréhender le rapport de l'urbain à la nature en utilisant de nouvelles modes de production urbaine telle que le renouvellement urbain et le retour vers les centralités existantes.

**2 . Chapitre II:**

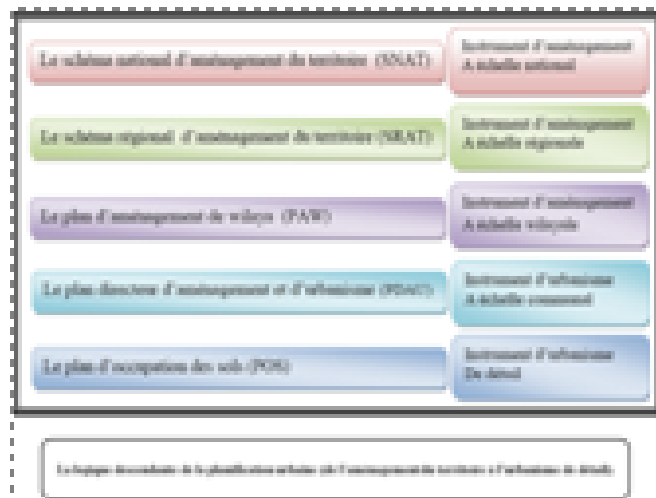
## **Lecture géographique et territoriale**

## 2.1 Introduction.

C'est dans le but de développer l'Algérie que L'état a initié une nouvelle politique de l'aménagement du territoire à l'horizon de long terme.

Cette dernière ne peut être élaborée qu'en concertation et en coordination avec les différents acteurs du développement du territoire.

Un ensemble d'instruments de planification spatiale et urbaine ont été mis



en place par la politique de planification urbaine pour une meilleure organisation de l'espace. Il s'agit des instruments d'aménagement des territoires (National, Régional et wilayat), et les instruments d'urbanisme qui concernent l'échelle de la ville ou de l'agglomération.

Cette démarche s'inscrit dans la logique descendante de la planification urbaine.

L'objectif principal de ces instruments étant la fixation des orientations fondamentales d'aménagement des territoires et de déterminer les prévisions et les règles d'urbanisme.

Les instruments d'urbanisme introduisent la continuité d'échelle de l'aménagement du territoire à l'urbanisme de détail. Chaque instrument est conditionné par les orientations et les dispositions de l'instrument d'échelle supérieure

et impose des directives aux instruments d'échelle inférieure.

## 2.2 Le territoire :

Le mot 'territoire' est emprunté au latin classique territorium étendue sur laquelle vit un groupe humain, et en latin chrétien, pays, paysage, dérivé de terra (terre) et dont une forme altérée a donné terroir. Il désigne une étendue de terrain sur laquelle est établie une collectivité, spécialement qui relève d'une juridiction, de l'autorité d'un Etat. Dès l'origine du mot, le territoire comporte une acception d'humanisation d'un espace, acception renforcée ensuite par sa signification juridique. Cela « fait du territoire un artefact, non une donnée naturelle où la conception du territoire se modifie avec la multiplication des échanges et l'extension des villes. »<sup>35</sup>

<sup>35</sup> RONCAYOLO, La ville et ses territoires 1997)

## **2.3 .LE schéma national d'aménagement de territoire Algérien :**

### **2.3.1 définition**

« Le Schéma National d'Aménagement du Territoire (SNAT) est un acte par lequel l'État affiche son projet territorial. Le SNAT montre comment l'État compte assurer, dans un cadre de développement durable, l'équilibre, l'équité et l'attractivité du territoire dans toutes ses composantes y compris la défense et la sécurité nationales, telles qu'énoncées par l'article 5 de la loi n° 01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire. »<sup>36</sup>

Il est établi par l'état pour une période de 20 ans, il est évalué et actualisé périodiquement tous les cinq ans. Son élaboration se base sur la concertation qui implique tous les acteurs intervenant dans le domaine de l'aménagement du territoire. Ses objectifs découlent des obligations de l'état définies notamment par la loi n° 01-20 du 12 décembre 2001 relative à l'aménagement et au développement durable du territoire. « L'état doit assurer la compensation des handicaps, la correction des inégalités des conditions de vie, le soutien aux activités économiques selon leur localisation, la maîtrise et l'organisation de la croissance des villes, la correction des déséquilibres territoriaux, le palliatif aux tendances d'aménagement héritées du passé. »<sup>37</sup>

### **2.3.2 Objectifs globaux du « SNAT »**

Assurer la maîtrise de la croissance des agglomérations.

La mise en valeur et l'exploitation rationnelle des ressources naturelles.

La protection et la valorisation du patrimoine.

Le soutien des activités économiques et sociales.

La définition des aires métropolitaines.

La programmation et la localisation des grandes infrastructures, des équipements et services d'intérêt national et des zones industrielles et d'activités.

Fixe les modalités de conservation et de valorisation des zones littorales.

Prescrit le développement d'une économie intégrée pour les zones des montagnes.

### **2.3.3 QUATRE SCENARIOS POUR L'ALGERIE DE DEMAIN**

L'objectif du scénario souhaité est de concilier à travers une combinaison harmonieuse deux impératifs d'aménagement du territoire :

- Rétablir un équilibre durable entre les grandes composantes du territoire.

---

<sup>36</sup> (journal officiel N°61 21 octobre 2010)

<sup>37</sup> (journal officiel N°61 21 octobre 2010)

- Adapter le territoire aux exigences de l'économie contemporaine

#### L'EQUILIBRE VOLONTARISTE

L'aménagement et Le développement du territoire .l'Etat pose les bases productives des Hauts Plateaux par la délocalisation des institutions des grandes unités économiques publiques et par le développement d'un appareil législatif renforcé et d'outils d'intervention

#### LA DYNAMIQUE DE L'EQUILIBRE

L'aménagement et Le développement du territoire« une double valorisation du territoire : la constitution de «pôles d'équilibre» assurant le développement des Hauts Plateaux et Sud, d'une part, et la restructuration de la frange littorale et tellienne.

#### LE TERRITOIRE COMPÉTITIF

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

#### LE TERRITOIRE DISPERSÉ

Ce « scénario de l'inacceptable » identifie et relie un certain nombre de tendances négatives ; il esquisse une image du territoire, révélant les aspects les plus profonds du « désordre territorial ».

### **2.3.4 le scénario acceptable :**

#### **équilibre territorial et compétitivité**

L'objectif, à long terme, est de concilier harmonieusement les deux impératifs de l'aménagement du territoire :

rétablir un équilibre durable entre les grandes composantes du territoire national et adapter le territoire aux exigences de l'économie contemporaine.

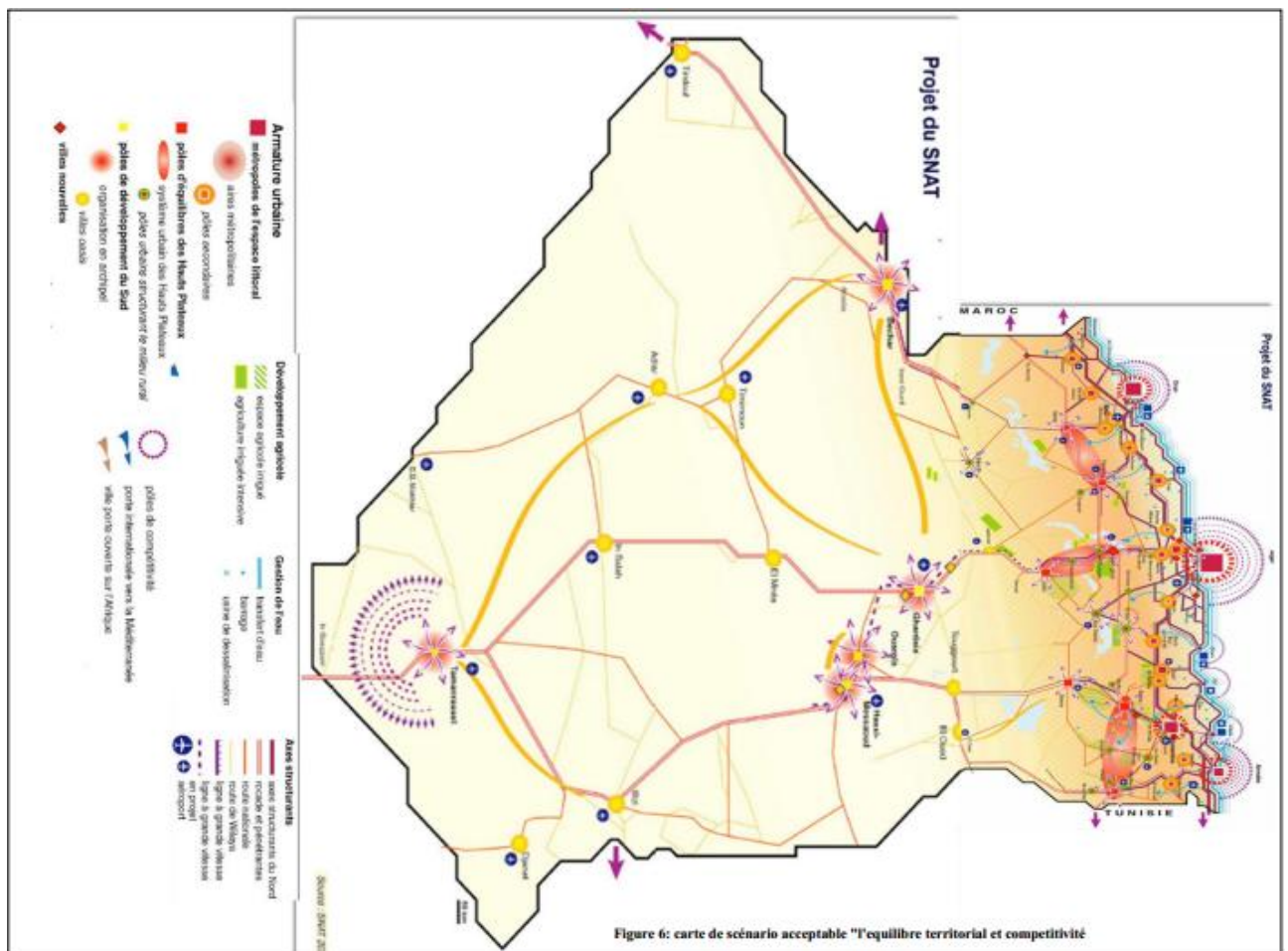


Figure 2: carte de scénario acceptable "l'équilibre territorial et compétitivité"

### 2.3.5 Les orientations du SNAT pour la région programme Nord-Ouest :

D'abord, les orientations du SNAT pour la région programme Nord-Ouest, a pour objectif d'aller vers un territoire durable, Cette stratégie présente un caractère stratégique, compte tenu de la fragilité de certains milieux, elle est particulièrement concernée par les axes stratégiques relatifs à la revitalisation de la montagne et à la régénération de l'écosystème steppique ainsi qu'à la protection et à la valorisation du patrimoine naturel et culturel notamment par : la sauvegarde et la mise en valeur le patrimoine ancien par la réhabilitation des Médinas, des centres villes européens et des tissus historiques, la rénovation et/ou la réaffectation des immeubles et quartiers dégradés ainsi que le renforcement des outils de maîtrise foncière et protection des terres agricoles autour des villes, le traitement les sols, la végétation, les eaux et les écosystèmes comme « patrimoine » aux valeurs économiques essentielles pour le développement durable de la région et aussi l'amélioration du bien-être social et équité sociale en matière de distribution de l'eau.

Ensuite, et afin de mettre en œuvre un développement régional cohérent et équitable, les orientations majeurs s'intéressent beaucoup plus sur le développement des activités économiques qui sont considérés comme le moteur de développement régionale et nationale, ces orientations touchent en premier lieu le secteur d'industrie à travers une diversification et un développement

important des filières adéquates (mécanique, électricité, électronique), et concernant le secteur touristique le SNAT prévoit l'insertion des projets touristiques dans la politique d'aménagement du territoire tels que Dans toute la région, 37 ZET sont identifiées, toutes localisées sur la côte, et l'importance de concentrer le développement de cette activité dans les endroits à même de garantir la viabilité des aménagements, la réussite commerciale des destinations et la rentabilité des investissements. Par ailleurs et afin de promouvoir une agriculture moderne capable de répondre aux besoins alimentaires et de contribuer à l'exportation de produits de qualité, quatre pôles participant à la structuration du territoire régional ont été identifiés: le triangle Maghnia-Remchi-Tlemcen; la ceinture péri-urbaine d'Oran; le pôle Sig-Mohammedia-Ghriss et La Mina, Bas-Cheliff et Kramis. L'autre facteur qui a pris en considération pour le développement régionale c'est l'infrastructure de transport, pour ce dernier des différentes orientations a été prévues par exemple : la réalisation de liaisons rapides pour rapprocher les principales villes à l'autoroute : Oran, Mostaganem, Aïn Temouchent, Mascara, Tlemcen, la modernisation des liaisons de Sidi Bel Abbès-Télagh, de Mascara-Saïda et de Relizane-Tiaret ; pour relier les principales zone de la région à la rocade des hauts plateaux, le dédoublement de l'axe sublittoral, Oued R'hiou Mostaganem, Oran Aïn Témouchent-Tlemcen. en plus de ca plusieurs projets ont été programmés citant : Le projet de la «Côtière Nord» pour relier dans le sens Est-Ouest tout le littoral de la région Nord-Ouest

sans discontinuité : aménagement prioritaire de la partie Ouest de cette liaison (tronçon Oran-Marsa Ben Mhidi), le projet «Axe Frontalier» : réhabiliter dans le sens Nord-Sud la liaison Ghazaouet sur la côte à Magoura au sud en passant par Maghnia. et on a aussi le projet «Axes de Désenclavement Economiques» afin de moderniser les liaisons existantes. Et pour les infrastructures portuaire et aéroportuaire, il est nécessaire d'améliorer la desserte terrestre et le rendement des ports existants et notamment le port d'Oran, et construire d'un nouveau port, spécialisé dans l'accueil de grands cargos et des conteneurs qui permettra de renforcer la position du Nord-Ouest dans le bassin méditerranéen. et aussi la modernisation et la mise à niveau internationale de l'aéroport d'Oran, l'entretien et l'adaptation des infrastructures existantes aux trafics : Tlemcen. Ensuite en matière de l'information et de la communication il est prévue d'implanter un pôle de compétence sur les TIC dans chaque Wilaya à l'horizon 2010, et créer un pôle de compétence industriel sur les TIC dans chaque wilaya pour 2025.

Le SNAT a aussi pour objectif d'assurer l'attractivité et la compétitivité du territoire Nord-Ouest et cela traduit par la mise en œuvre d'un système urbain renouvelé qui s'appuiera sur les métropoles, les villes relais du Tell et des Hauts Plateaux (Tlemcen, Sidi Bel Abbès, Mascara, Relizane...), les villes d'équilibre des Hauts Plateaux (Saïda et Tiaret) et les villes de développement du Sud, la liaison des principales villes maghrébines par l'achèvement de l'autoroute, ainsi que les projets de liaisons ferroviaires seront les principaux vecteurs de

développement de la zone de libre-échange qu'il s'agira de renforcer, par des projets transfrontaliers industriels et commerciaux et enfin La création d'une zone de libre-échange qui correspond globalement à la zone frontalière qui s'étend de Ghazaouet à Magoura en passant par Maghnia. Elle peut accueillir des projets économiques et industriels communs et des initiatives communes pour la gestion des ressources.

## **2.4 LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (SRAT) :**

### **2.4.1 Nord-Ouest :**

SRAT 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. Il est l'instrument d'aménagement et de développement durable du territoire à l'échelle inter-wilayat. Il concerne un ensemble de wilayas ayant des caractéristiques physiques et des vocations de développement similaires. Sa démarche d'élaboration se base sur la concertation et la participation des partenaires à travers l'organisation des ateliers, des journées d'études et des conférences régionales, en direction des régions programmées tout au long de l'élaboration. «

### **2.4.2 les objectifs**

- Assurer la préservation et la valorisation des ressources naturelles.
- La protection des espaces écologiques et du patrimoine.
- La mise en valeur des terres agricoles et des espaces ruraux
- La programmation et la localisation des grandes infrastructures.
- La programmation des équipements et des services d'intérêt national
- Le développement économique, le développement des activités et de l'emploi.
- La distribution des activités et des ressources à travers la région.
- Le règlement de l'armature urbaine régionale.

Le contenu du SRAT :

- Un état des lieux.
- Un document d'analyse prospective
- Des documents cartographiques »<sup>38</sup>

### **2.4.3 Présentation de la region Nord-Ouest :**

La Région Programme Nord-Ouest constitue un cadre de planification stratégique, de programmation et de concertation, d'élaboration de projets pour la mise en œuvre du SNAT c'est

---

<sup>38</sup> (Schéma régional d'aménagement du territoire (S.R.A.T), Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement s.d.)

donc en même temps un territoire de polarisation, une chaîne de croissance établissant des complémentarités et des échanges avec les autres territoires, et un espace levier d'intégration au niveau spatial,

Selon le SNAT La Région Programme Nord-Ouest est divisé en 7 wilayas : Oran- Tlemcen- Sidi

Bel Abbès- Mascara –Relizane- Ain T'émouchent- Mostaganem.

La situation démographique de cette région se caractérise aujourd'hui par un peuplement déséquilibré au profit des villes, résultat d'une conjoncture socio-économique défavorable dans les zones rurales, à l'origine d'un dépeuplement et parfois d'un exode massif de populations, les wilayas de Mostaganem et d'Oran ont constitué l'aire de croissance la plus forte en opposition aux autres Wilayas marquées par une évolution très contrastée.



Figure 2: les wilayas constituent la région

#### 2.4.4 Les scénarios d'aménagement pour la région Nord-Ouest :

Dans le but de concrétiser les orientations du SNAT pour la région Nord-ouest, le SRAT prévoit quatre scénarios d'aménagement « la construction de ces scénarios d'aménagement s'appuiera d'une part sur les problématiques sectorielles et surtout territoriales dégagées de diagnostic, sur les tendances et inerties générées par le milieu naturel et par les actions de longue portée engagée par les hommes et d'autre part, sur la prise en charge des facteurs exogènes et endogènes de changements et des ruptures ». Parmi ses quatre scénarios (souhaitable, conservation de rattrapage, rééquilibre territorial, et de développement durable) le scénario souhaitable est le scénario retenu pour l'aménagement de la région parce qu'il fusionne l'ensemble des points positifs des trois autres scénarios.

**Le scénario Souhaitable :** En se basant sur le maintien du pouvoir d'échange du pétrole et la stabilité méditerranéenne. Il s'agira pour l'état d'asseoir les bases du développement régional et de mener une politique de grands projets régionaux. L'accélération des zones frontalières et le renforcement du rôle des ports de l'Ouest de la région par l'extension du port de Mostaganem, ce scénario axe le développement économique de la région sur les petites et moyennes

entreprises PME et Les investissements directs étrangers IDE en créant de nouvelles zones industrielles et zones d'activités notamment au niveau des villes de l'axe médian (Maghnia, Tlemcen, Sidi bel abbes, Relizane) et cela par la création des zones franches commerciales et des plates-formes logistique tout en favorisant le cadre de vie des populations. Parallèlement, le

processus de métropolisation de l'agglomération Oranaise impliquera la restructuration de la ville, la réalisation de grands projets de services supérieurs et l'affinement des fonctions industrielles. Dans ce scénario dit souhaitable l'état précurseur axe donc son action sur les secteurs moteurs pour assurer le développement efficace de la région. Cependant, cette recherche de la compétitivité n'exclut pas la gestion environnementale des grands écosystèmes, les ressources naturelles sont protégées et valorisées, l'agriculture est développée en particulier dans les plaines irriguées, tout en mettant en place une gestion marchande de l'eau.

Parmi les objectifs de ce scénario :

- Nécessite d'ériger le Développement durable comme principe de gestion de la région.
- Réseau de ville durable.
- Dynamisation et valorisation des grands projets d'infrastructure.
- Développement accélère des zones frontalières.
- Densification de l'occupation des zones existantes.
- Des facilités pour l'intensification, et la mise en valeur du potentiel de la région.
- Reconversion avec diminution des grandes cultures au profit de l'arboriculture, du maraichage et de l'élevage intensif.
- Une bonne gestion d'eau et des ressources hydrauliques

Les limites du scénario Souhaitable :

-Dans le scénario souhaitable l'état se focalise sur le secteur moteur (hydrocarbure, miniers) pour assurer le développement efficace de la région, il est le temps où il faut trouver des alternatives à cette ressource éphémère pour un développement perpétuel.

- Ce scénario prévoit la création des zones industrielles et zone d'activité au niveau des villes de l'axe médian, mais il serait mieux de les créer au niveau des hauts plateaux pour encourager le redéploiement de la population et en même temps de diminuer les risques écologiques sur le littoral qui reste toujours en état de dégradation.

- Ce scénario renforce la dépendance des villes de la région à la métropole au lieu d'inciter les autres villes à se développer d'une manière autonome pour réduire la pression exercée sur la métropole.

- Le scénario dit souhaitable donne une grande importance au secteur d'hydrocarbure alors que la région nord-ouest possède un potentiel agricole qui peut lui aussi jouer un rôle majeur au développement de la région.

- le scénario souhaitable privilège le rôle central de la ville d'Oran le moment qu'elle est loin de jouer pleinement leur rôle comme moteur en matière de développement économique et social.

- Ce scénario laisse au secteur privé les actions structurantes mais ce secteur est encore embryonnaire n'a pas l'envergure ni l'ambition pour lancer seul de grands projets à portée internationale.
- le scénario souhaitable veut faire de la ville de Sidi bel abbes un nouveau espace régional de croissance et un pôle industriel de pointe ce qu'il va accentuer la pression exercée sur la ville de Sidi bel abbes et la zone littorale en générale et augmenter la vulnérabilité au risque technologique sur la ville et le système écologique

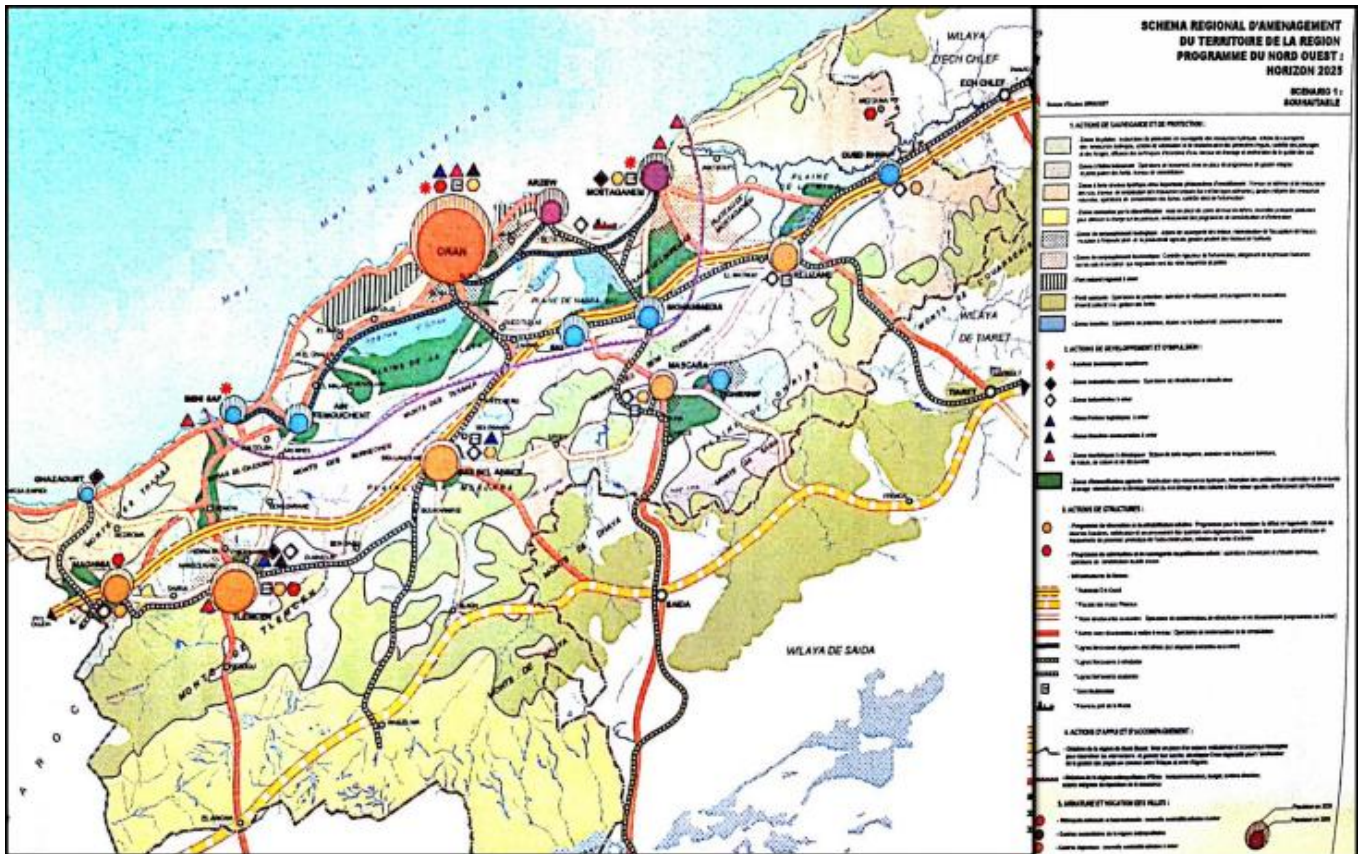


Figure 3: la carte du scénario Souhaitable

## 2.5 les orientations de SRAT pour la ville d'Oran :

Le SRAT confirme les recommandations du SNAT de faire d'Oran un Pôle de Compétitivité et d'Excellence (POC).

-Amélioration de cadre de vie par la mise en œuvre d'un programme de rénovation et de réhabilitation urbaine .

-Faire Oran un pole touristique et culturel.

-valorisation et de sauvegarde du patrimoine urbain .

-la réalisation de grands équipements de rayonnement régional, national et international : plate-forme logistique internationale, grande gare multimodale, grand équipement culturels, réseau de transport en commun en site propre (TCSP), implantation de services supérieurs, grands équipements de télécommunications.

## 2.6 Lecture critique du PDAU d Oran

### 2.6.1 présentation de la wilaya d'Oran:

-Oran surnommée « la radieuse » et El BAHIA, est la deuxième plus grande ville d'Algérie et une des plus importantes du Maghreb. C'est une ville portuaire de la Méditerranée, la capitale de l'ouest.

-Pour le choix du site d'expérimentation et vu la complexité du sujet, concernant l'histoire des fondements de l'architecture et de l'urbanisme, nous

avons opté pour la ville d'ORAN « la radieuse » (en arabe الباهية El Bahia), qui a connu une croissance urbaine assez spécifique le long de l'histoire de sa formation et sa transformation, c'est un prétexte idéal permettant de mettre la pratique et de donner une assise plus concrète à notre problématique.

-Ce choix étant motivé aussi pour plusieurs raisons justificatives à savoir :

1-La ville d'**ORAN** demeure la métropole de toute la région de l'ouest algérien, Elle possède des sites très variés alliant les plages aux montagnes, C'est une ville portuaire de la Méditerranée.

2-La ville d'**ORAN** est un exemple particulier car d'une part, il y a eu la superposition de différents tissus selon les civilisations qui y ont séjourné, et d'autre part la pérennité de l'ancien et le nouveau tissu.

3-La ville d'**ORAN** se situe dans un site très riche de toutes ressources naturelles indispensable à l'établissement d'une ville. Il sera donc pour nous intéressant de voir comment le site a contribué à la création de la ville.

4-La ville d'**ORAN** a été à vocation agricole, puis il y a eu un revirement de la situation et l'industrie s'est installée. Il sera pour nous intéressant de voir l'impact de ce dernier sur la croissance et la morphologie du tissu urbain.

Lecture de la wilaya :

Toponymie:

Il semblerait que le nom (WAHRAN) Oran en arabe Vient du mot arabe (WAHR) c'est -à-dire lion et son duel (deux Wahrân), (deux lions).



Figure 3:: Carte de localisation de la ville d'Oran.

### 2.6.2 Situation géographique:

Oran se trouve au bord de la rive sud du bassin Algéro-Provençal, elle se situe au nord-ouest de l'Algérie 432 Km à l'ouest de la capitale Alger. La ville se trouve au fond d'une baie ouverte au nord sur le Golf d'Oran ; elle est dominée à l'ouest par la montagne de l'Aidour de 429mètres de hauteur, par le plateau de Moulay Abdelkader al-Jilani au sud et bordée au sud-ouest par une grande sebkha



Figure 4:la situation géographique.

limites administratives:

- Au Nord par la Mer Méditerranée,
- A l'Ouest par la limite administrative de la wilaya d'Aïn Temouchent,
- A l'Est par les wilayas de Mostaganem et de Mascara,
- Au Sud par la wilaya de Sidi Bel Abbas



Figure 5:Carte de l'accessibilité de la wilaya

### 2.6.3 Accessibilité et infrastructure de la wilaya:

-Elle est accessible par plusieurs routes nationales:

RN2: c'est la principale liaison avec l'extrême Ouest du pays (Tlemcen, Maghnia) et Le Maroc.

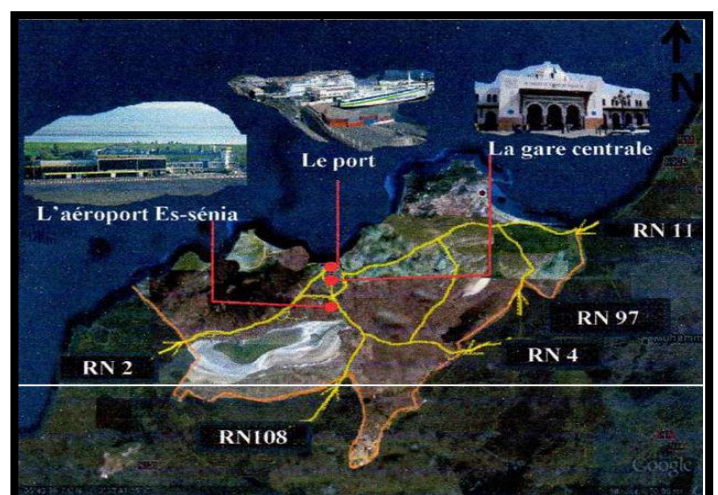
RN108: reliant Oran avec Ain-Temouchent en passant par Hammam Bou Hdjar.

RN4:reliant Oran avec la capitale en passant par l'auto-route Est-ouest.

RN11:reliant Oran à la capitale en passant Par Mascara. RN97:reliant Oran avec Mascara.

\*L'aéroport:

L'aéroport international de Es sénia à 12 km d'Oran, est le second plus important



aéroport algérien après l'aéroport d'Alger – Houari Boumediene, l'aéroport d'Oran est un aéroport civil international desservant la ville d'Oran et sa région (wilayas de Mostaganem, de

Mascara et de Sidi Bel Abbés), avec un trafic national vers Alger, Constantine, le sud du pays et l'étranger.

La gare centrale:

La gare ferroviaire est située dans le tissu central (sur le plateau Saint Michel).

\*Le port:

Est le plus important à l'Ouest du pays, desservant la région ouest ,il occupe une surface stratégique dans la ville ,et est bien accessible.

présentation de groupement d'Oran :\*

Le groupement d'Oran occupe une position centrale dans sa wilaya; et réuni quatre communes (Oran, Es-Senia, Bir El Djir et Sidi Chahmi). Il s'étend sur 25057 ha. La surface urbanisée occupe plus de 8800 ha soit 35 % de la superficie totale du groupement. Les zones naturelles qui se composent des terres agricoles 90.271 ha, des forêts 41260 ha...etc. Représentent 65 % de la surface totale.

#### 2.6.4 découpage administratif de la Wilaya d'Oran:

Depuis le découpage administratif de 1984, la Wilaya d'Oran est divisée en neuf Dairas, sur lesquelles se répartissent 26 communes :

Oran : commune d'Oran.

Aïn-el-Turck : communes d'Aïn-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, Hassi Bounif, Hassi Ben Okba.

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

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

Gdyel : communes de Gdyel, Ben Fréha, Hassi Mefsoukh.Oued Tlétat : communes d'Oued Tlétat, Tafraoui, El Braya.

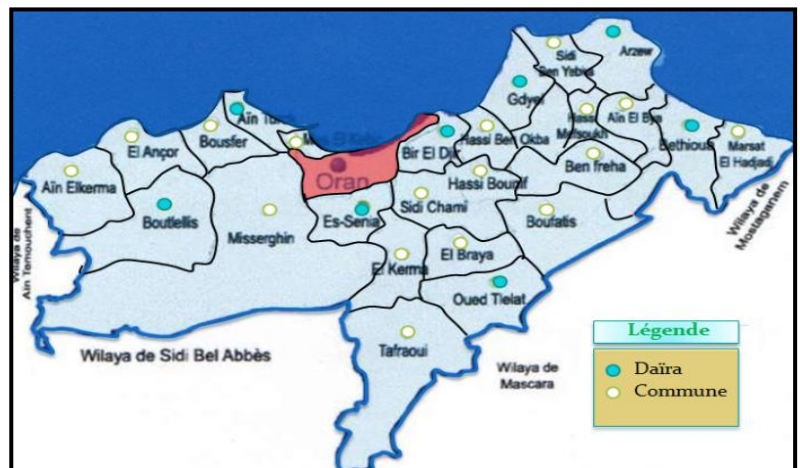


Figure 6;;Le découpage administratif de la wilaya.

## 2.6.5 Lecture historique.:

« Chaque ville a son histoire, sa personnalité, ses structures économiques et sociales. La nature des problèmes varie donc d'une ville à l'autre, comme d'un quartier à un autre....car une ville, c'est de l'histoire cristallisée en formes urbaines ».

JEAN-PAUL LACAZE

### 2.6.5.1 a. La période préhistorique :

Le site d'Oran fut un lieu d'activité humaine préhistorique comme l'ont révélé les fouilles archéologiques aux xix<sup>e</sup> et xx<sup>e</sup> siècles. 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.

Antiquité:

#### a- Phéniciens:

Les Phéniciens avaient choisi la crique de Madagh à l'ouest d'Oran pour y installer leur comptoir.

#### b- Romains:

Les Romains préférèrent développer le site de Portus Magnus à 40 kilomètres à l'est, sur la ville actuelle de Bethioua. Le port d'Oran ainsi que Mers-el-Kébir étaient connus sous le nom de Portus Divini (Port divin).



### 2.6.5.2

#### 2.6.5.3 Période islamique:

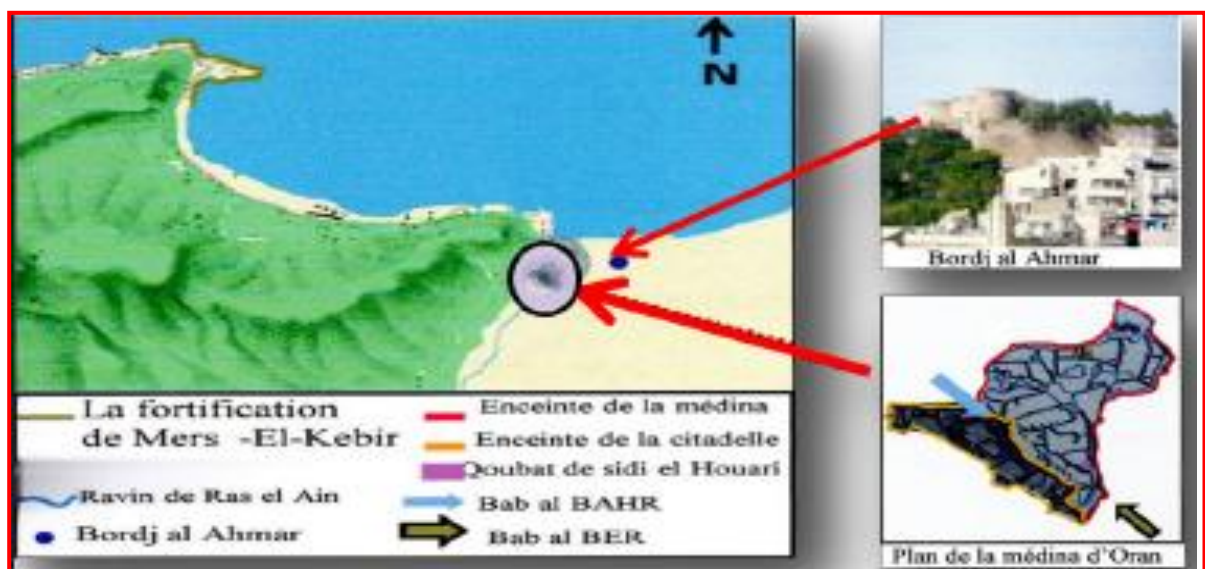
##### Le noyau initial de la cité islamique

La particularité du site, incitera deux marins andalous à fonder en 903 la ville d'Oran. Elle fut initialement construite sur un mamelon de la rive gauche du ravin Ras El Ain, qui est sidi el houari, entourée d'une enceinte de terre durcie, elle fut dotée par la suite d'une citadelle ou

Kasbah, qui est la 1ere unité construite dans le secteur, qui pourrait être considérée comme étant le noyau initial de l'agglomération urbaine

**903-1081:**Oran est centre de luttes Umayyades d' Andalousie et fatimides d'Ifriqiya la devient un centre économique important, pour la sécurité de la ville, les musulmans ont construit un poste de surveillance sur la montagne de murdjadjo connu après par le nom de Santa Cruz.

**1081-1238:**sous le règne des Murabitoun puis des Muwahidun, Oran continue à prospérer, il considéré comme le 4em port du Maghreb et de commerce avec les principaux ports des méditerranée et aussi une ville d'intense activité culturelle, devient un important centre du soufisme maghrébin



-Toute l'époque islamique, le seul objectif était de protéger le front de mer car le danger ne pouvait venir que de la -mer, ce qui explique la fortification du port (Mers El Kabîr) par l'édification des donjons « Bordj El Marsa ». La kasbah, de son côté, de par sa situation élevée tenait bien d'observation.

#### 2.6.5.4

#### 2.6.5.5

#### 2.6.5.6 Période espagnole (1509-1708) (1732-1792) :

**a-** Durant la première occupation (1509-1708) :

-Les Espagnols procèdent à des travaux de restauration de la forteresse (Mers -El- Kabîr) destinée à loger les gouverneurs de la ville. - La ville était entourée d'une muraille épaisse avec des bastions. La Citadelle ou casbah occupait la partie haute de la ville. -Trois portes permettaient l'accès à la ville:

La porte de Tlemcen, la porte de Canastel et la porte de Santon.

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



Figure 7 : Système défensif de la ville d'Oran durant la 1ère conquête Espagnole.

### ***b- Durant la deuxième occupation (1732-1792) :***

-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...

-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).



Figure 8: Les persistances espagnoles (fortes et portes).

Les espagnols, en occupant Oran introduisirent le modèle urbain de la ville médiévale fortifiée, 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 détruisit une partie de la ville.

Période ottomane (1708-1732) (1792-1831):

**a- La première occupation (1708-1732) :**

-De la ville par le bey Mustapha Bouchlaghem (1708-1732) n'avait produit que quelques aménagements urbains, sans pour autant étendre la ville au-delà de l'enceinte espagnole.

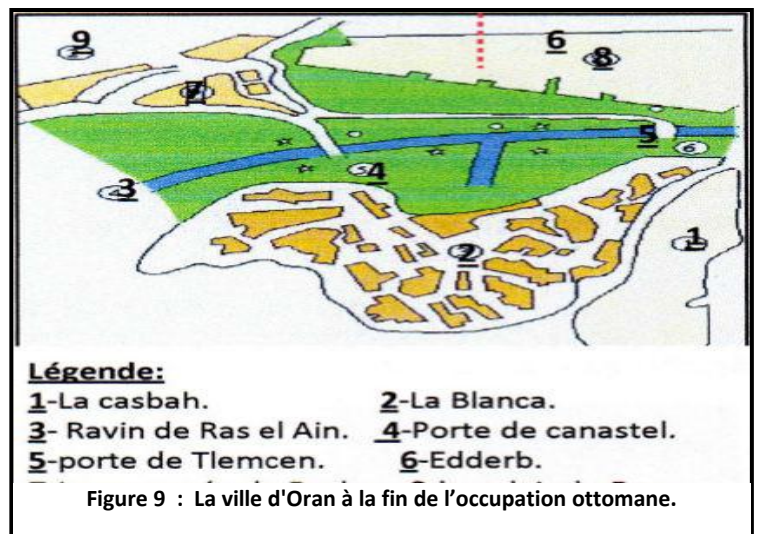


Figure 9 : La ville d'Oran à la fin de l'occupation ottomane.

**b-La deuxième occupation (1792-1831) :**

-Par le bey Mohamed el kebir en 1792 pour que la ville connaisse une véritable extension spatiale et un développement urbanistique et démographique.

-Le bey semble avoir été amené à la création de la nouvelle ville sur la rive droite de l'oued errhi.

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

-Depuis l'antiquité, le processus de formation de la ville d'Oran est le résultat de superposition de plusieurs civilisations, ces civilisations s'installaient sur le même site pour plusieurs raisons: raison de sécurité

(L'existence de contreforts de la montagne de Murdjadjo).

L'existence de nombreuses sources et notamment de l'oued Ras-EI-Ain et surtout la présence d'une baie considérée de tout temps comme étant le port le plus intéressant de l'Afrique du nord.

2.6.5.7 **Période coloniale française: (1831-1962):**

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

-L'implantation des voies créés pour la liaison des trois parties de la ville (la marine , la Blanca et la nouvelle ville) En 1860, le développement de la Blanca à travers des actions de régularisation du tissu urbain avec des percées pour faire disparaître les impasses .

Le quartier de la marine a vu son extension sur la mer.



Figure 10: La ville d'Oran durant la période remodelage.

2.6.5.8 **b-L' extension sur le plateau d'Oran (la nouvelle ville) 1870-1935:**

-La ville d'Oran subit presque les mêmes instruments d'aménagement urbain à usage tel que les opérations de voirie, l'organisation du tissu urbain au tracé géométrique.

-L'emplacement de quelques édifices publics: cathédrales, lycée de jeunes filles, gendarmerie, palais de justice et le théâtre.



Figure 11:L'extension de la vile d'Oran sur le plateau.

### 2.6.5.9 Les villages périurbains: formation des faubourgs

-La colonisation avait introduit un modèle d'urbanisation de type occidental où les Faubourgs étaient d'origine des villages périurbains, développés extra- muros (Eckmühl, Saint Eugène, Gambetta et Lamur).

-En 1935, la démolition des remparts et la réalisation sur leur emplacement du premier boulevard périphérique.

-En 1959, de nombreuses réalisations d'équipement et d'habitat notamment extension de la ville vers la zone sud (Maraval) et vers la zone est avec la création de ZUP.

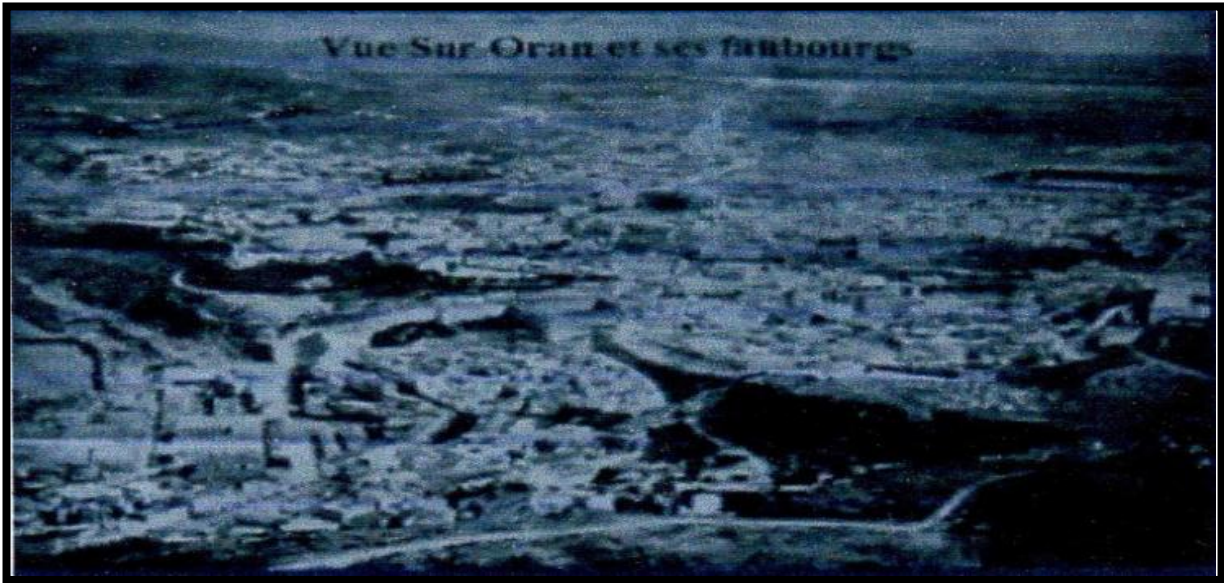


Figure 12: Vue sur Oran et ses faubourgs

La période entre 1985-2012:

-L'extension de la ville d'Oran se fait désormais par la zone Est « nouveau centre urbain El-Bahia». Où des projets de grande envergure sont en cours ou seront lancés incessamment, à l'exemple du pôle universitaire, le stade olympique ou l'académie de police. A l'ouest, le quartier de Sidi El Houari « centre historique » bénéficie d'un plan de sauvegarde du bâti historique.



## SYNTHÈSE GÉNÉRALE:

-L'originalité urbaine d'Oran, marquée par son histoire mouvementée, qui Débuta depuis l'antiquité.

Ces civilisations « espagnole, turque et française », ont évidemment, profondément bouleversé l'évolution de son paysage urbain, à tel point qu'elle se présente aujourd'hui,, comme une ville fortement marquée par son passé. Oran a un noyau historique mêlant les architectures espagnole, turque et française avec ses immeubles haussmanniens .Sa situation était définie par des raisons défensive et économique, ce dernier représente un noyau initial à partir duquel la ville a entamé sa croissance .la ville bloquée par la montagne « Murdjadjo » continue de s'étendre vers l'Est avec la création d'un nouveau centre urbain.

### Développement de la ville :

Au cours des siècles, la ville d'Oran s'est transformée d'un noyau urbain isolé et indépendant ou son architecture commençait à prendre sa valeur depuis la mer. Puis devenue une métropole complexe ou son rôle s'élargit de plus en plus vers des régions plus vastes. Tout d'abord, Oran a été soumise à des conflits d'occupation par les :

-Phéniciens, romains : occupation de mers el Kebir.

-Arabes : création de la petite cité comme noyau initial de l'agglomération urbaine.

-Début de XVI prise par les espagnoles : transformation de la ville selon la topographie.

-Turcs : construction d'une nouvelle ville et politique de repeuplement.

-1830 : Pénétration française : structuration la ville basse, la vieille ville selon un plan radioconcentrique.

### **L'extension vers l'est :**

Comme toute les villes du monde, la ville d'Oran a subi un étalement vers l'est,(en contre sens de la montagne de Murdjaju qui constitue une barrière physique)ou se sont ajoutés des quartiers tantôt organisés et planifiés ,spontanée et non réglementés. En plus sa morphologie a contribué à partager la ville entre :ville ancienne basse et ville nouvelle haute donnant dos à la mer, et marginalisant le littoral Est

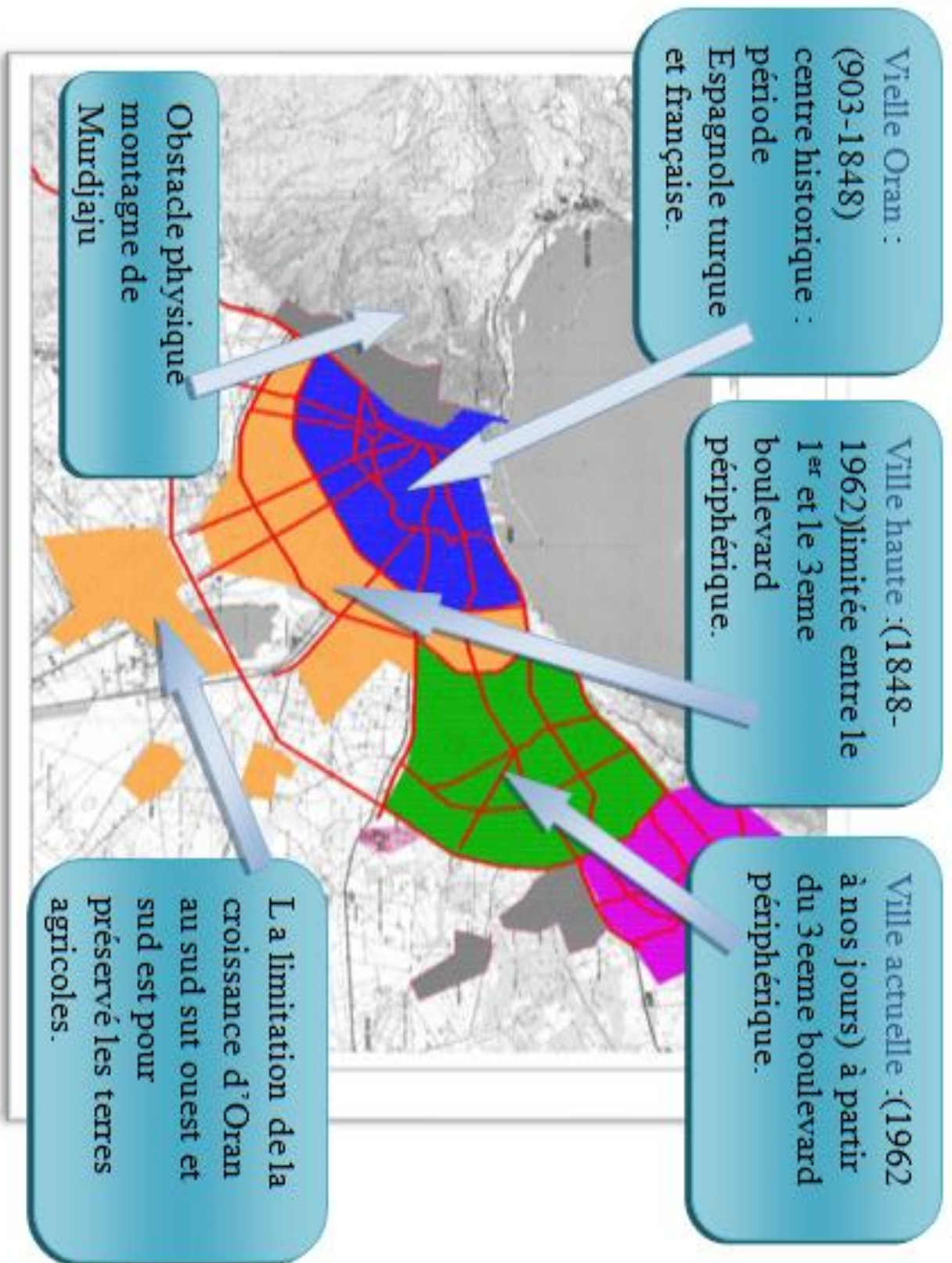


Figure 13: Schéma général de l'évolution de la ville d'Oran.



Les ondulations et le rajeunissement de certaines formes sont liées aux Phases plus récentes et moins vigoureuses (quaternaires et actuelles).

## Synthèse

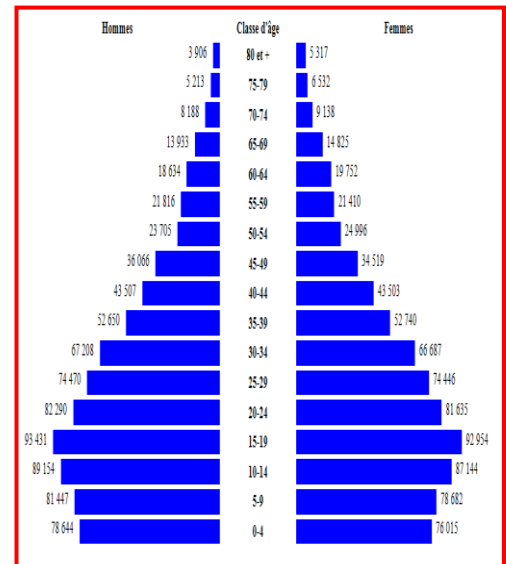
Sites naturels ouverts par la présence de la mer et des différentes baies, des potentiels naturels (la falaise, la Sebka...) Des unités stratigraphiques, tectoniques et géomorphologiques variées qui déterminent une mosaïque de milieux ou de paysages.

### 2.6.7 Lecture socio-économique:

-Les catégories sociales:

-La pyramide des âges met en avant une importante population jeune : 42,3% de la population a moins de 20 ans et 62,6% est âgée de moins de 30 ans.

-La pyramide des âges montre une diminution des naissances à partir de 1993, sans qu'il soit possible de déterminer si la cause en est la décennie noire algérienne, un appauvrissement de la population



#### 2.6.7.1 Evolution de la population:

-L'agglomération (9 communes) est passée de 574.000 en 1977 à 1.085.000 à 2008, soit une croissance annuelle de 2,07%. L'accroissement global est de 511.000 dont 77.000 pour la commune d'Oran et 433.000 pour les huit communes environnantes.

-Le tableau présente la situation en 2008 et l'évolution au cours de la période 1987-2008. En dehors de la commune même d'Oran qui régresse au taux de -0,3% par an, on a distingué, d'une part les trois communes contigües de Bir el Djir, Sidi Chahmi et Es-sénia dont le taux de croissance atteint 8%, d'autre part les cinq communes proches de Hassi Bounif, Misserghin, El Kerma, Hassi ben Okba et Mersa el Kebir, avec un taux moyen de 4,5%.

commune	Population 2008	Taux de croissance 1987-2008
Oran	581498	-0,3
Bir El Djir	157 688	10,2
Sidi Chahmi	104 459	9,0
Es-sénia	97 773	5,2
Hassi Bounif	63 452	5,7
Misserghin	26 261	4,7
El Karma	23 379	4,3
Hassi Ben Okba	13 147	3,8
Mers El Kebir	17 346	2,0
Grand Oran	1085 003	1,8

#### 2.6.7.2 L'économie de la wilaya:

-Oran est un pôle économique important. La ville jouit d'une grande attractivité économique et industrielle. La capitale de l'Ouest attire beaucoup d'investisseurs et d'hommes d'affaires. C'est un pôle d'attraction économique et industriel comprenant pas moins de trois zones industrielles

### **2.6.8 Tracé urbain, Trames urbaines à Oran :**

La forme radioconcentrique:

Soulignée par les trois boulevards concentriques sur l'ensemble des tissus urbains.

-Le tracé concentrique constitue quant à lui, un tracé de rupture dans les tissus d'habitat, concentré et continu sur le 1er boulevard, discontinu au niveau du 2ème et à caractère de limite au niveau du 3ème.

#### **Le premier boulevard :**

Accueille ainsi, une zone d'emprises diverses de petites activités et de grands équipements continus, formant une ceinture accentuée morphologiquement par la rupture de pente du plateau. Cette aire connaissant une richesse dans les caractéristiques du site et les monuments architecturaux. Les trames des tissus caractérisés par des îlots orthogonaux ne dépassent pas les 60m x 60m.

#### **Le deuxième boulevard :**

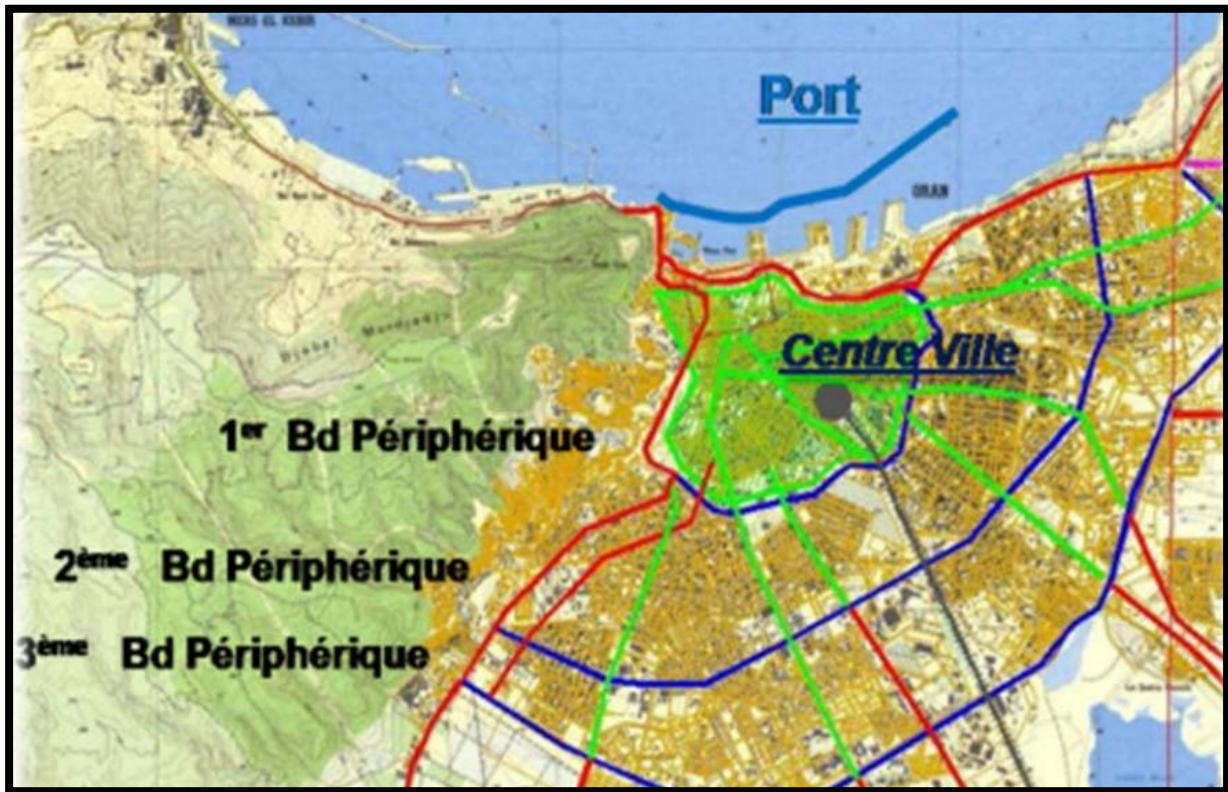
Est venu dans les années 50 dessiner la forme autour du centre ville. Cette couronne essentiellement à caractère d'habitat individuel est jalonnée sur le 2ème boulevard d'équipements de différents niveaux

#### **Le troisième boulevard :**

L'apparition des ZHUN fait intervenir des compositions volumétriques non identifiables par leurs trames.

Ainsi donc, cette couronne est la plus hétérogène, la plus segmentée.

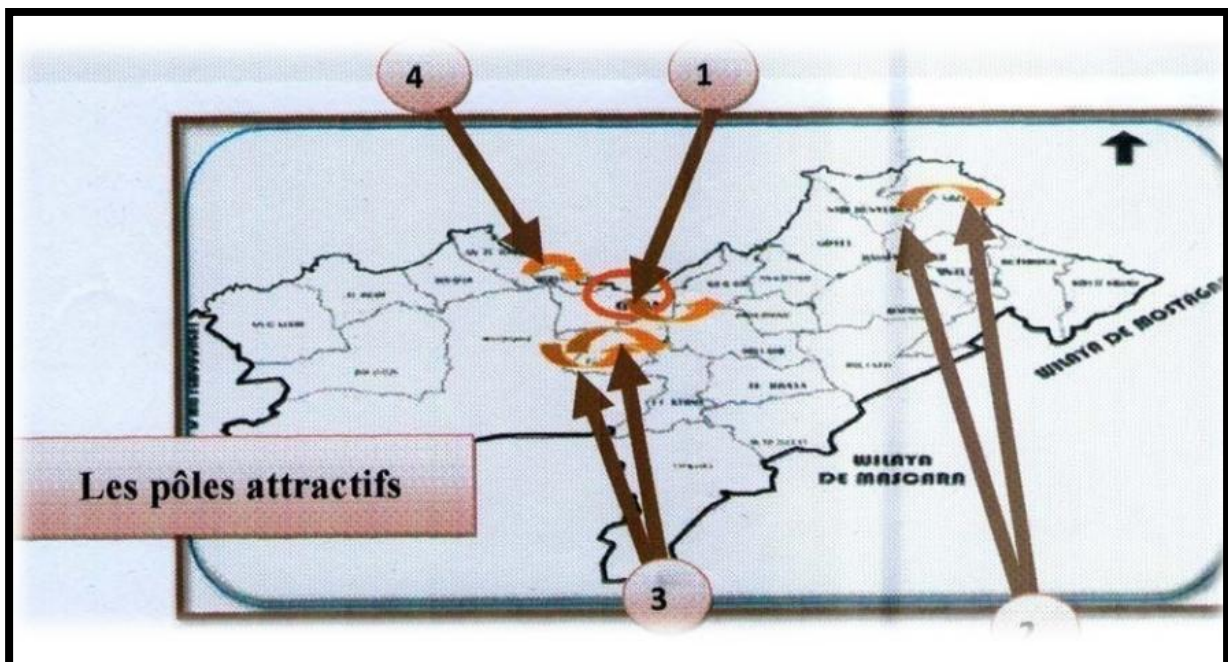
L'emprise importante de la zone industrielle accentue sa désolidarisation générale



En conclusion, le tracé semi-radio-concentrique de l'agglomération est un tracé technique de fluidité de circulation mécanique, il constitue un tracé de rupture des tissus d'habitat et non de structuration des formes urbaines.

#### 2.6.8.1 -Analyse des grands flux :

Les pôles attractifs : Les pôles attractifs dans le groupement urbain d'Oran engendrent des flux (il s'agit en fait d'un mouvement créé entre deux entités attractives pour un motif quelconque) dont l'importance dépend de la nature du pôle et donc de son attractivité.



### **A -Le tissu central :**

Par rapport au groupement urbain, il est délimité entre 3° périphérique et le port. Il reste une attraction majeure avec ses 600.000 habitants environ, ses postes de travail, l'existence de toutes Les fonctions est l'un des principaux générateurs de trafic.

### **B- Les pôles industriels :**

Avec les zones industrielles et d'activité (7000 travailleurs) d'Es Sénia, ce flux grossit davantage l'axe Nord-Sud dans le groupement. La zone industrielle d'Arzew joue un rôle prépondérant dans les déplacements pendulaires(domicile-travail) nécessitant une meilleure prise en charge. -La corniche Ouest :

L'enquête (1995) a montré l'importance des flux allant / venant de la corniche Ouest aux heures de pointes du matin (7h30 – 8h30) et du soir (16h30 – 17h30). Cette zone présente le double aspect de pôle d'habitat et zone touristique

### **C -Les pôles universitaires :**

Organisés en chapelet le long du 3ème et 4ème périphériques, ces pôles constituent des générateurs de grande mobilité urbaine. L'USTO avec ses 10000 étudiants, l'université d'Es Sénia (14000 étudiants), la zone des instituts ainsi que les cités de résidence engendrent des flux représentant aux heures de point presque 25% du flux global.

### **D-Les pôles touristiques :**

## **2.6.9 Les potentialités d'Oran**

Oran devient une grande métropole par sa grande infrastructure grâce à sa localisation stratégique et aussi à la diversité de son paysage et de ses richesses culturelles.

Oran a plein d'atouts:

Les potentialités économiques:

-La ville d'Oran représente un pôle économique et industriel et un marché lucratif pour PME/PMI.

-La capitale de l'ouest attire de plus en plus d'investisseurs et d'hommes d'affaires depuis ces dernières années.

-Deux sous-ensembles se superposent:

A-Le premier à vocation industrielle dominante qui regroupe les communes d'Oran, Es-senia, Bir El Djir, Arzew, Béthioua et Ain el biyada.

B-le second à vocation agricole et balnéaire avec les communes de Misserghin, Boutlélis, Oued tlelat et une partie de Mers El Kébir



**Zone industrielle de Béthioua**



**Le port d'Arzew**

#### **2.6.9.1 Infrastructure de base :**

-Un port commercial et de transport de voyageurs assurant plusieurs destinations européennes. Un aéroport international.

-Un réseau routier d'un linéaire de 1439km dont 227km de route nationales, 630km des chemins de wilaya et 291km de chemins communaux.

L'autoroute est-ouest qui la réunit directement à l'ensemble de l'Algérie.

-Le tramway et le chemin de fer

-Un pôle universitaire qui regroupe un total de plus 50.000 étudiants.

- Une couverture en matière ainsi totale en matière de télécommunications par les différents réseaux.

-Un secteur de l'éducation qui dispose de 480 écoles primaires, 139 CEM et 53 lycées.

-la formation avec 16 CFPA, 3 INSEP et 01 annexes CFPA.

-Un secteur de la santé qui dispose de 5 hôpitaux, 35 polycliniques et 99 salles de soins.

Les potentialités touristiques et culturelles :

, -La wilaya d'Oran possède d'importantes potentialités touristiques et culturelles; palais santa- théâtre national, théâtre verdure, musée, ancienne ville d'Oran, quartier Sidi El Houari jardin municipale, médina djedida ,la cathédrale , le djebel Murdjadjo, et le stations balnéaires avec les différents complexes touristiques , les hôtels,,,,,Cruz ,

Synthèse

Le processus de développement de la ville d'Oran a engendré plusieurs problèmes à l'échelle urbaine et architecturale

-Oran devient une grande métropole par sa grande infrastructure grâce a sa localisation stratégique et aussi a la diversité de son paysage, malgré ces avantages y a pas une maîtrise

de cette croissance, de structuration progressive de ces nouveaux morceaux de ville mais surtout des rapports de la périphérie à l'agglomération-mère (centre historique de la ville).

## **2.7 - Problématique générale : a l'échelle de la ville.**

-Comme toute ville algérienne Oran, se trouve confrontée à des phénomènes urbains qui ont mal surgi sur son environnement urbain, et n'on pas cessé de menacer la compactibilité, et son unité spatial:

- une urbanisation anarchique et périphérique à l'ancien noyau colonial.

-une discontinuité urbaine à cause d'implantations des constructions spontanées et illicites dans les terrains limitrophes, en laissant apparaître des quartiers en tâches au détriment d'une occupation harmonieuse, en créant une relation perturbée entre le noyau du périmètre urbain (quartiers spontanées) et le centre ville.

-Par conséquent, la ville s'est trouvée face à l'exigence de prendre des décisions politiques et socio-économiques afin de mener une réorganisation globale adéquate et donner la vraie image du chef lieu de la wilaya

Comme toutes les villes millénaires, Oran est devenue un espace complexe qui évolue, se structure, se transforme et se renouvelle continuellement. Actuellement elle est prise dans un processus d'extension notamment vers la périphérie au détriment de son centre historique et de ses anciens quartiers qui ont :

- ***Une particularité concrète*** : un tracé urbain qui reflète une organisation spatial homogène et continue donnant une seule lecture de la ville en se représentant comme un seul bâtiment ; des immeubles résultant d'un brassage de plusieurs civilisations.

-***Une particularité abstraite*** : une sécurité émotionnelle, un profond sentiment d'appartenance et une voie qui nous conduit aux souvenirs.

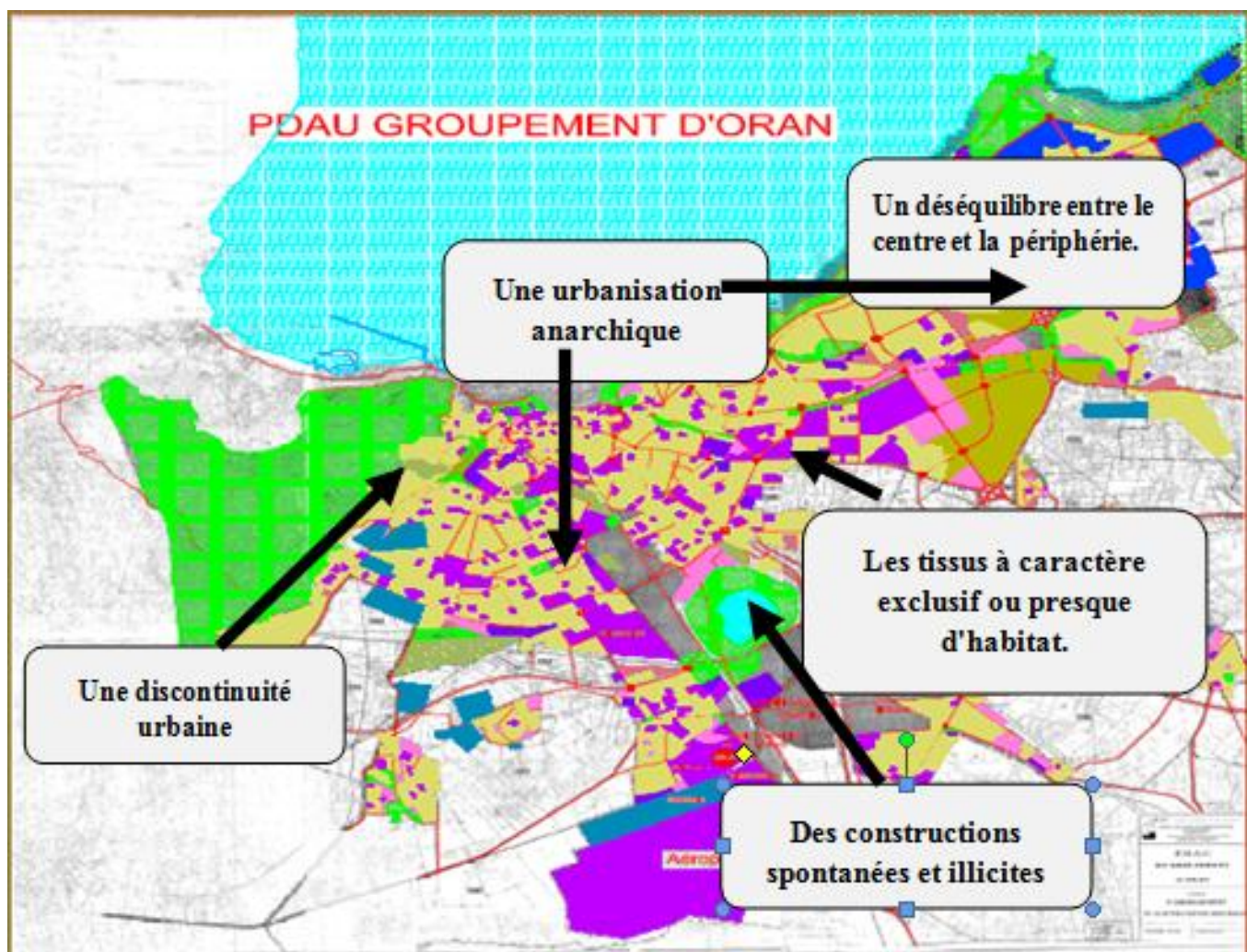


Figure 16:carte de problématique

*-Donc pourquoi ne pas repenses la ville à partir de ses richesses et potentialités existantes, faire un retour vers la ville : vers son identité ?*

## 2.8 les orientation d'aménagement

la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine culturel de la ville (bibliothèque, musée, cinéma, théâtre ...)

-La réalisation d'équipement structurants, tels que : palais de culture, palais de congrès, centre d'affaires, hôtels...- la création d'éléments de repère et d'appel.

La réalisation d'équipements centraux, rayonnant l'ensemble de l'urbanisation nouvelle vers l'Est localisés dans les secteurs à forte densités.

L'éradication des poches d'habitat précaire.

La réalisation d'équipement de proximité : crèches, jardins enfants, aires de jeux maisons de jeunes, terrains de sports, parking ....

Projection des 5 rocaes afin de ceinturer l'ensemble de l'agglomération.

La modernisation, l'extension et la réorganisation du transport urbain, privilégiant le transport en commun (développement de l'option rails : (funiculaires, tramways).

Projection des 5 roades afin de ceinturer l'ensemble de l'agglomération.

### **3 Chapitre III : Analyse & Production urbaine**

### **3.1 Introduction**

Ce chapitre a pour le but de nous permettre la compréhension de notre zone d'étude sous tous ses aspects, à la fois urbains et architecturaux, mais aussi humains, historiques, économiques et sociaux. La prise en compte de ces enjeux doit permettre par la suite la conception d'un nouveau projet urbain parfaitement intégré au territoire d'une manière générale et à la ville de Sidi bel abbés et leur centre-ville d'une manière particulière.

### **3.2 Les critères de choix de la zone d'étude**

mon choix s'est porté sur une zone qui présente de grandes potentialités très intéressantes à tous les points de vue

le quartier Canasetal est réputé ces derniers temps pour être devenu le nouveau pôle d'attraction et de divertissement ludique de la ville vu qu'il est plus de plus fréquenté

Casser la rupture entre le centre et l'extension vers l'Est

Faire de cet endroit un lieu attractif et vivant

Créer un model spatial dont la forme et l'aménagement permettent aux gens de faire de nouvelles rencontres en toute sécurité

Le projet va être connecté aux autres quartiers (mitoyens)

Résoudre le paradoxe de la densité

La zone possède une grande potentialité d'appréciation de l'espace et des percés visuelles importantes.

Le site présente une belle vue panoramique et des perspectives dégagées vers la mer.

L'accès facile au site .

La richesse de l'eau de la mer , foret , la falise

La disponibilité d'un terrain constructible suffisant pour la réalisation d'un ensemble important de structure d'accueil.

Les parcours menant au site constitué déjà une promenade avec différents effets ressentis par le visiteur, on propose de perpétuer cette promenade au sein du projet.

### 3.3 Analyse urbaine de la zone d'étude

#### 3.3.1 Situation

Canastel se situe au nord-est d'Oran, à sept kilomètres, elle est une appendice dans le territoire communal d'Oran.

Elle borde la route menant vers Belgaid et, par delà, à Kristel site balnéaire par excellence dès sa création durant la période coloniale, il se trouve aujourd'hui confronté à une urbanisation intense.

En effet, il est noyé par les différents programmes de lotissements ou de coopératives qui ont vu le jour dans sa proximité, sur le territoire de la commune de Bir El Djir, notamment

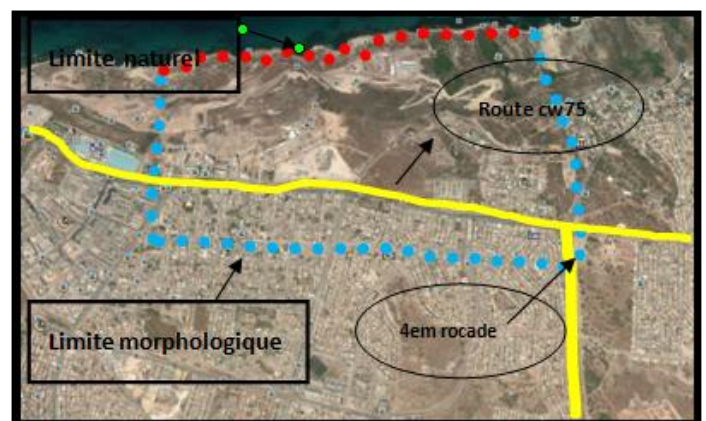


Figure 17: situation géographique de la zone

#### 3.3.2 Accessibilité :

-L'accessibilité terrestre à la zone fait au nord – est à partir du 4<sup>em</sup> boulevard périphérique .Aussi par le chemin de wilaya n°75

**Avantage** : Accessible par le premier



boulevard périphérique Des perspectives visuelle très intéressantes offerts par le rond-point de et la largeur des voix

#### 3.3.3 Aperçu historique:

Second poumon vert d'Oran, quartier résidentiel par excellence, Canastel ou hai EL Menzah est situé à l'est de la ville d'Oran . Exploitée au temps des colons comme un site de détente et une station balnéaire, la pêche et la chasse étaient également les deux passions les plus répandues de l'époque, du temps que ami Mimoune s'en souvient, ce doyen âgé aujourd'hui de 79 ans, dont la famille d'origine marocaine s'est installé ici en 1942.

La première construction a été édifiée par le pied noir SOLER un espagnol d'origine, vers 1922. La même année, comme l'indique des photographies de l'époque, a vu l'achèvement des travaux de construction concernant le pavillon de chasse.

Selon les données historiques, M SOLER est considéré comme étant le pionnier de la région, l'emplacement de sa villa est actuellement occupée par l'édifice de la (guinguette). Le casino a été construit en 1925 suite à la transformation du pavillon de chasse, par la suite les constructions se sont multipliées.

Monsieur SOLER a construit des garages et une boulangerie ,d'autres colons sont venus s'installer ; nombreux hôtels ont vu le jour au cours de la décennie qui avait suivi l'arrivée de SOLER . Citons la villa Guaber ,Guiraud Chibasseur, l'établissement de Mme Darmon ,l'hôtel bar restaurant (Amoros ) .

Après l'indépendance, cet établissement a été loué par le grand artiste Ahmed Ouahbi, il est transformé par la suite en école primaire.

Les souvenirs du doyen commence à partir de 1942, date du arrivée des américains ; ils sont venus par voie de mer, ils ont été repoussés une première fois par les militaire allemandes tirées à partir de la base de Gambetta. Les américains ont rebroussé chemin pour récidiver une seconde fois du coté du terrain Lafarge. Ils s'y sont donc installés et en même temps construits une usine de ciment.

A cette époque, on ne pouvait pas rentrer à canastel sans laisser passer délivrer par les militaires américains ; la contrôle se faisait à l'entrée même de la localité au niveau du poste de contrôle construit sous forme de guérites.

Jusqu'à lors, Canastel comptait environ une centaine d' habitants, composés de français, et de pieds noirs, qui occupaient les lieux lors des weeks ends et des vacances, à cette époque les arabes se

Comptent au bout des doigts ; nous étions seulement 3 ou 4 familles occupaient les postes de gardiens ; les villas n'étaient occupées que lors des occasions.

Lors de l'installation de SOLER les lieux étaient considérés comme un véritable désert, de 1942 jusqu'à 1945 l'eau, denrée très rare était achetée par le juif

Ben Amara, un riche propriétaire de vignobles ; ce dernier a établi deux compteurs : l'un pour l' irrigation, l'autre pour la consommation domestique.

Durant la guerre de libération, canastel est resté une zone calme sans incidents majeurs, réservée uniquement au bon plaisir des colons fortunés.

Après l'indépendance, les gens ont peur de venir s'installer dans ce qu'ils appelaient le grand foret. Ce n'est que vers 1963 que les algériens ont commencé à occuper les villas abandonnées par les français ; ces habitations et les infrastructures de plaisances ont été louées par l'office national du tourisme (ONAT).

En 1967, la localité de canastel a été cédée à la commune de Bir El Djir, à l'exception du casino, ce dernier a été restitué par la wilaya en 1984, par ailleurs les terres fertiles du juif Ben Amara qui vendait l'eau au temps des américains, ont été converties en coopératives agricoles, récemment converties elles aussi en coopératives immobilières et lotissements

### 3.3.4 Délimitation de l'entité:

L'entité étudiée a une superficie de 90Ha avec une forme d'amphi théâtre dont la mer joue le rôle de la scène

. Les limites géographiques de la zone :

Le site est délimité comme suit :

Au nord : par la mer méditerranéenne

Au sud : par BIR AL DJIR.

A l'est : par vieux canastel.

A l'ouest : par akid lotfi

**Topographie :** Le site présente une topographie légèrement nuancée avec des ondulations légères et une inclinaison générale d'ouest vers le nord-est avec une pente faible vers la mer.

(Pos Canastel)

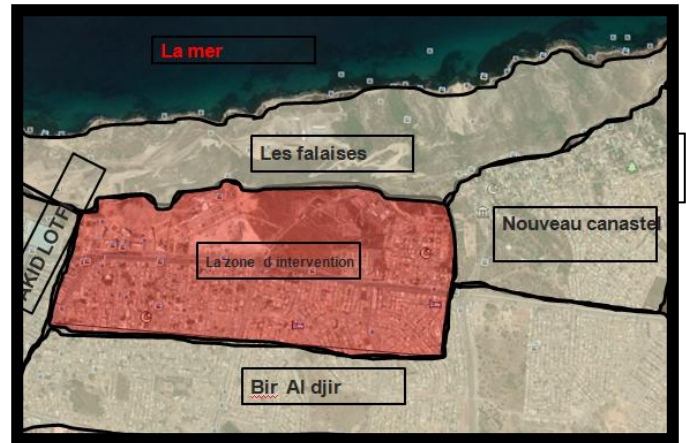


Figure 18: Carte et délimitation de la zone

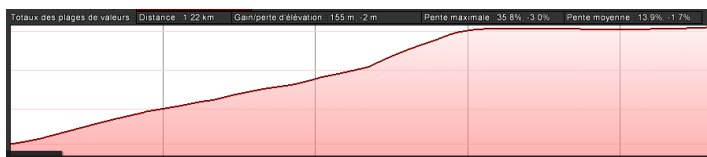
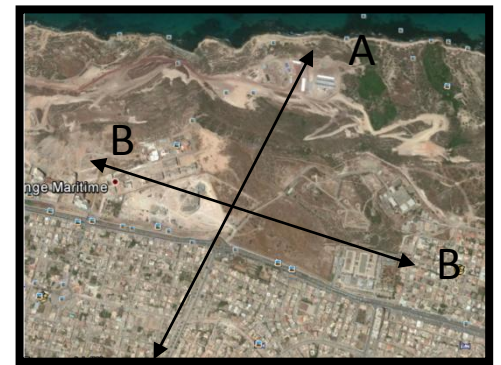


Figure 19 COUP AA



Figure 20/coup BB



A

### 3.3.5 Etude des éléments constitutifs de tissu urbain :

#### a La trame viaire et public :

##### voix principal

Ce sont des axes urbains Particulièrement dominant les plus animés par des activités et de services, avec un emprise entre 10 et 12m . constituent des axes de transition et de liaison fort entre le centre-ville l est ville,



##### • voies secondaires :

Ce sont aussi des axes de transitions mais moins animés dans sa majeure totalité par des commerces et d'activités par rapport aux axes principaux, avec une emprise entre 7 et 9m

Voies tertiaires:

- servent à desservir les parcelles et à les lier à la voirie secondaire. Elles sont nombreuses par rapport aux principales et secondaires, et divisée le site en plusieurs îlots et parcelles d'habitations, Ce sont des axes d'un seul sens servant de voies d'accès à l'ensemble de constructions, avec une faible animation urbaine en fait ces voies sont matérialisées avec souvent des trottoirs d'une largeur variant entre 0.80 a 2.5 mètres



##### Espace public :

On a constaté la présence d'une seule placette, qui est située à côté de la mosquée Alkods

.les espaces verts sont concentrés dans les équipements dans les zones, et surtout dans l'hôpital pédiatrique, **on constate il ya Manque des placettes et les espace public**



synthèse:

d'après cette étude de la trame viaire et les espaces publics on remarque que la zone d'étude se caractérise par une trame viaire bien structurée mais il y a un certain nombre de voies qui sont mal traitées (Voies tertiaires), ainsi il existe qu'une seule ligne de transport publique, avec une grave pénurie en matière des espaces de rencontre, de détente et des places de stationnement.

Figure 21:système viaire et espace public

### *La forme urbaine (typologie et densité des îlots) :*

On remarque qu'il y a une diversité de type d'îlots existants, La majorité ont une forme régulière (rectangulaire: Les îlots de forme rectangulaire occupent la partie sud du périmètre d'étude. Ce sont des îlots généralement identiques et de mêmes dimensions). (Forme linéaire :Les îlots de forme linéaire occupent la limite nord du périmètre d'étude ), aussi il y a des îlots irréguliers (trapézoïdal, triangulaire)

Concernant la densité des îlots on remarque qu'ils sont denses dans la Z.U.1 qu'ils ce sont des îlots habita individuel tandis que dans la partie est (Z.U 2 )ils ce sont moyennement denses en fin la parti nord Z.U.3 habita collective son des ilot ouvert a faible densité

### **le système bâti**

#### Type individuel

C'est un îlot d'habitat promotionnel .Ce type d'habitat occupe de grandes parcelles où l'accès se fait soit par la rue qui limite l'îlot soit par des impasses cas des parcelles qui se trouvent à l'intérieur de l'îlot Les constructions se présentent en un logement au rez de chaussée ou au 2<sup>er</sup> étage .

Elles se caractérisent par un aspect architectural monotone



#### Type Collectif récent

Il occupe tout la parti nord ouest de terrain et se présente sous trois formes C'est une disposition de logements aux étages supérieurs avec affectation des rez de chaussée pour les commerces et services. se caractérisent par leurs niveaux qui dépassent R+ 9 .La construction a une forme de (I).

Le périmètre d'étude est doté d'un cadre bâti hétérogène, été. La ségrégation sociale, le mode

de vie sont reflétés dans la manière du découpage du parcellaire. Les parcelles se différencient suivant le type d'habitat

L'habitat individuelle occupe de grandes parcelles juxtaposées le long des voies. L'accès aux constructions se fait directement par la rue.

L'habitat collectifs occupe de moyenne parcelles dont certaines s'alignent le long de la voie et d'autres s'organisent à l'intérieur de l'îlot, ce qui rend l'organisation dans l'îlot plus complexe. Les accès aux constructions se font généralement par le 1er rond point







### **3.3.6 État de bâti**

notre périmètre compose que des constructions dans l'état du bâti est bon, les constructions en bon état (en cours de réalisation) représente presque la moitié de l'ensemble du périmètre. Ce sont des constructions bien entretenues, en majorité de date récente, qui ne présentent pas de fissurations sur les murs ni de problèmes d'étanchéité.

#### Style architectural:

- utilisation des murs porteurs en pierres avec des toitures inclinées couvertes de tuiles.
- Façade réhabilitée selon un style moderne.
- utilisation des structures en béton armé avec des dalles en corps creux.

#### Synthèse:

on constate que la zone d'étude est occupée dans sa majorité par l'habitat individuel, qui se présente comme ce qui suit : habitat individuel, soit de type pavillonnaire qui est en bon état, soit de type maison simple ou villa qui occupe la majorité des habitations de ce quartier, dans certains entre eux sont en état dégradé. Habitat individuel post colonial qui est ordinaire et de forme simple.

Le nombre de l'habitat collectif est très inférieur par rapport à l'habitat individuel.

### **3.3.7 Servitudes.**

#### -Assainissement :

Le centre de Canastel (l'ancien tissu urbain), ne dispose pas de réseau d'assainissement, le système adopté et qui sévit toujours est l'assainissement individuel par fosse septique.

Une conduite d'assainissement de diamètre 500 mm en amiante ciment, d'une longueur d'environ 300 mètres est posée au niveau de la partie Ouest de la route menant au centre de Canastel, quelque longueur de conduite en amiante ciment de diamètre 300mm existe à l'extrême Ouest de l'agglomération (dans deux ruelles) raccordé à la conduite de diamètre 500 mm.

Le système d'assainissement adopté au niveau de la cité militaire est de type unitaire, le réseau de la partie Nord de la cité est raccordé à une fosse septique collective, le réseau de la partie Sud est raccordé illicitement à une conduite du réseau d'eau pluvial de diamètre 600 mm, longeant la CW75, les diamètres des conduites varient de 300 à 400 mm et sont toutes en amiante ciment.

Enfin dans la partie Ouest de Canastel là où se trouve le nouveau lotissement des investisseurs (maison Renault), un réseau d'assainissement en système séparatif est posé et se raccorde au réseau d'assainissement de la ville.

#### .A.E.P :

La zone d'étude est alimentée en eau grâce à une adduction en fibrociment ( FC ) de diamètre 175mm issue du réservoir ( 2 x 2 500m<sup>3</sup> ) de Bir El Djir et aboutie aux réservoirs ( 2 x 150 m<sup>3</sup> situés au niveau de la foret qui se trouve sur le coté Est de la route d'accès au centre de Canastel.

Cette conduite avec une longueur totale de 4 200 m, dont 2 200 m est gravitaire et 2 000 m en refoulement par le biais d'une station de reprise se trouvant sur le terre-plein au niveau du centre de Fernand ville ( Hai khemisti ).

A partir des réservoirs ( 2x150 m<sup>3</sup> ), se tisse un réseau ramifié de plusieurs conduites de natures différentes ( FC , Fonte, P.V.C et en galvanisé).

La conduite principale qui dessert le réseau est en fibrociment de diamètre 125 mm , les diamètres du réseau varie de 110 mm à 60mm.

L'hôpital pédiatrique et la cité militaire sont alimentés grâce à un piquage sur la conduite de refoulement de diamètre 175mm en fibrociment ( adduction ) avec une conduite de diamètre 100mm en fonte, sur laquelle deux piquages sont effectués, l'un alimente la cité militaire et l'autre alimente le château d'eau de l'hôpital.

La caserne est alimentée en eau par une conduite de diamètre 80 mm en fonte.

Tout l'ensemble lui est affecté un volume de 300 m<sup>3</sup>/j.

- Eclairage Public :

L'ensemble du réseau électrique de la zone est alimenté à partir d'un câble enterré de haute tension de 10 000 volts, le vieux Canastel village ou l'ancien tissu urbain dispose de trois postes transformateurs alimentant chacun une partie, aussi chaque cité est alimentée par trois postes de transformateurs, à savoir : la cité militaire, et le terrain des investisseurs de Hai Khemisti. Mis à part le groupe d'habitation de l'extrême Ouest de la zone d'étude( Hai Khemisti ) où la pose de candélabre n'est pas faite, l'ensemble des groupes d'habitations dispose de réseau d'éclairage public .

### **3.3.8 Paysage**

Des Atouts appréciables

Les atouts de la commune apparaissent à travers plusieurs caractéristiques :

Sites naturels ouverts par la présence de la mer et des différentes baies, favorables à l'implantation d'infrastructures portuaires, de détente et de loisir.

Une métropole régionale à vocation méditerranéenne



### 3.3.8.1 Des contraintes à surmonter

Parmi les contraintes majeures liées à l'extraordinaire extension de la ville, on note une réduction et l'épuisement des ressources hydriques locales, le gaspillage du foncier et l'altération de l'environnement urbain et naturel. La gestion d'une telle métropole ne semble pas être maîtrisée.

### 3.4 les problème de de la zone :

La problématique spécifique de notre site d'intervention est la rupture ville/mer, ville /ville , ainsi que la désarticulation entre ses différentes entités

Déséquilibre les deux cotés des façades urbain

Absence d'homogénéité

Mal exploitation des espaces verts

Les voies mal traité

L'absence des trottoirs

Problème de stationnement

Déchet et les poubelles

Manque d'animation

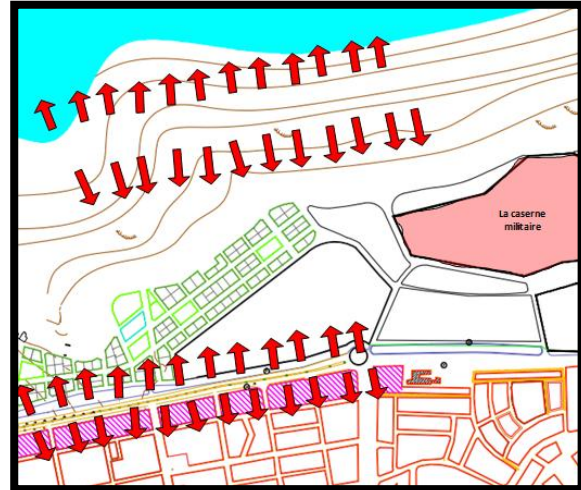
Activités pas fonctionnée

falaises négligeable

Manque de mobilier urbain

Mais d'un plus grand degré cette situation due à

l'existence de caserne militaire au niveau de ce dernier qui constituent à notre époque une rupture urbaine et un obstacle au développement d'un paysage urbain digne de ce centre sachant que le caserne occupe un emplacement stratégique ( vue sur le mer)



La zone du Canastel est un milieu naturel qui a port une position stratégique dans la commun d'Oran et elle comprend des potentialité touristique différent et très important des foret riche , la mer méditerrané la falaise ..et tout ressources c'est la vocation principal et attractif au site

Comment faire pour requalifie ce tissu discontinu et identifier un contexte urbain et comment aérer la ville d'est qui connu une concentration des constructions?

Comment donner ou plus exactement retrouver une vie communautaire dans le quartier de CANASETEL au sein de sa structure désordonnée

– comment peut-on créer une centralité, un pôle urbain attractif qui regroupe une grande majorité des fonctions, dans une ville déjà existante et qui est désordonné ??

### **Notre Objectif est donc:**

- la création d'un pôle urbain qui sera le centre de quartier. Dans un souci d'animer et de valoriser cette ville d'ortoir.
- Assurer la relation entre les entités existantes et le nouveau noyau (centre) Action de recollement.
- Prévoir des espaces verts, et des espaces dégagés, ainsi des points de repaires, pour une meilleure lisibilité et une meilleure orientation.
- Réaménagement des cites avec de espaces verts, publics, espaces et des aires de stationnement.
- La prise en charge des réseaux viaire et leurs hiérarchisations (voies, nœuds...etc.).
- Créer un nouveau type d'équipement contemporain dans la ville
- équilibre entre le nombre d'habitants et les espaces de loisirs accentué par le manque de loisir dans les zones résidentielles
- l'extension est de la ville.
- Créer un nouveau lieu de rencontre et de détente; valorisation de l'espace vert et l'espace public
- Participer à l'amélioration de l'image de la ville
- Renforcer les différents moments de soudure entre les différentes entités et notamment :
  - La relation ville/mer.
  - La relation ville /ville.

### **3.5 :Orientations du POS**

Le PDAU d'Oran préconise à l'agglomération de Canastel son intégration (ancien noyau et nouveaux lotissements) avec restructuration par le biais d'une étude de POS intégrant une partie importante de la frange maritime afin d'assurer la continuité de façade côtière de la ville d'Oran.

Orientations pour ce site :

Traitement du prolongement du boulevard de front de mer en façade maritime.

Transfert de la caserne à terme.

Intégration du quartier de Canastel avec le reste de la zone.

Assurer un alignement le long des différents axes de la zone.

Restructuration urbaine pour le tissu de Canastel .

Protection des zones naturelles environnantes (littoral, forêts, boisement).

la projection du terminus de tramway

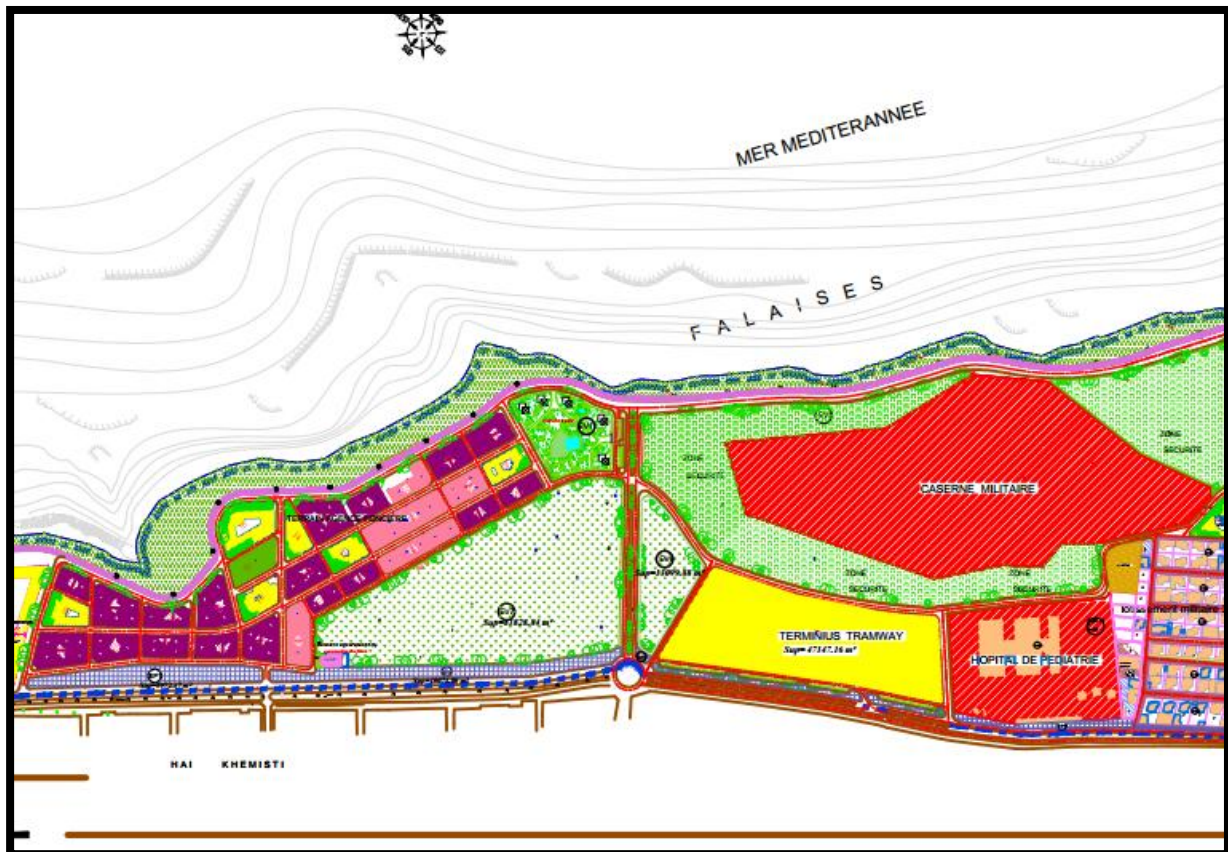


Figure 24: pos canasetel

### 3.5.1 une lecture critique de POS:

Alors pour le critique du POS, première ment je ne suis pas d'accord pour l'emplacement du parc et de l'espace vert, je préfère profiter de la vue sur mer et je prévois l'aménagement de la placette selon les besoin du quartier. Ensuite concernant le terminus du tramway je compte le transformer en arrêt puisque la ville d'Oran est en cours d'extension vers l'est et vers Arzew (car cette dernière est un centre économique) donc le parcours du tramway ne va pas s'arrêter a canastel il va continuer, c'est la raison qui ma pousser a transformer le terminus en arrêt. Enfin en se qui concerne le déplacement de la caserne je suis tous a fait d'accord pace qu'elle occupe un endroit stratégique et profite d'une vue sur la mer, cet emplacement sera destiné ou recupérer par des fonctions touristiques et aussi au prolongement du boulevard principal, ce qui nous procure un point positif a notre intervention

### 3.6 les secteurs opérationnel :

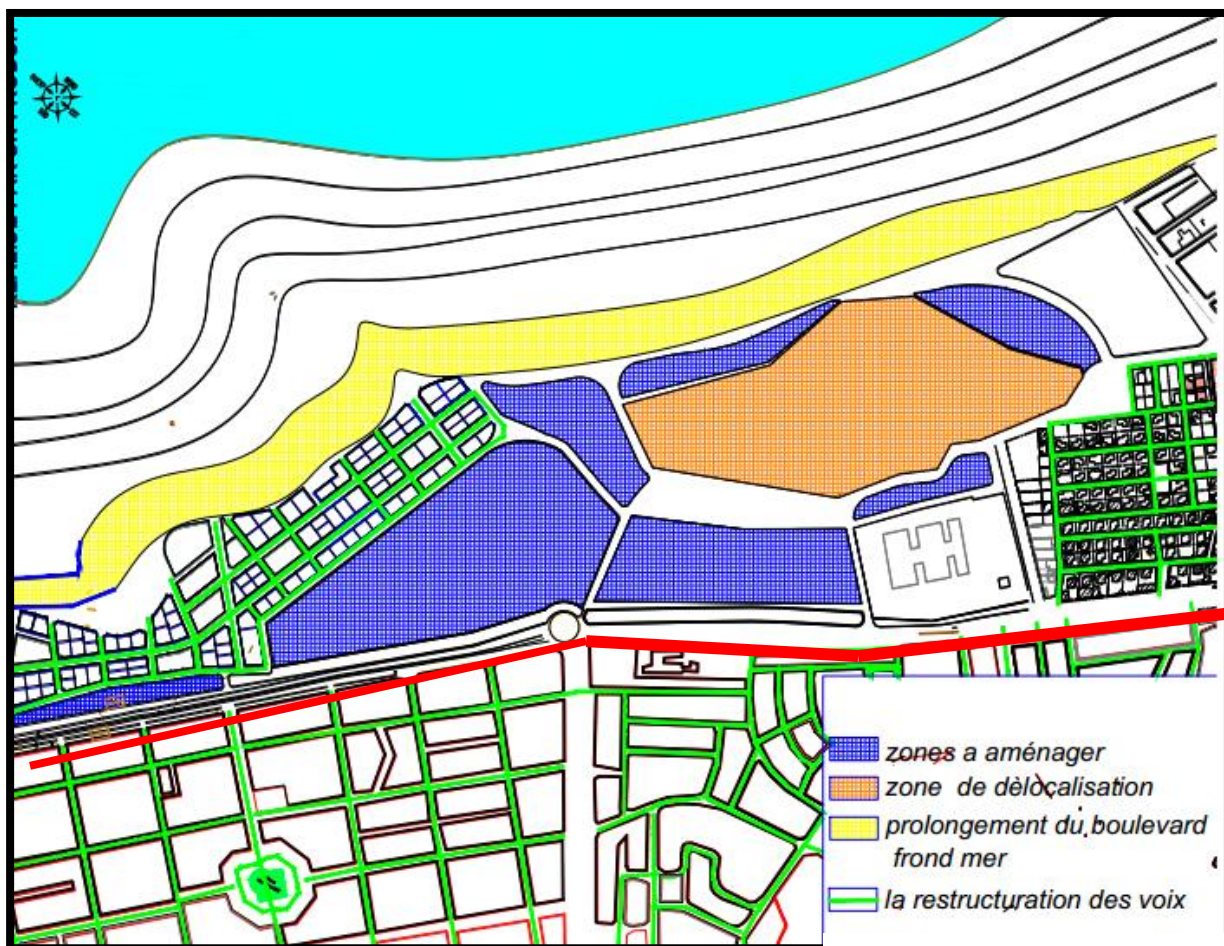


Figure 25:carte des secteur opérationnel

➤ l'aménagement de la zone et l'intégration de cette zone au reste du quartier ville par l'implantation d'un nouveau cadre physique et spatial qui va aussi ordonner et marquer la façade urbaine du centre ville

➤ le déplacement et la reconquête de la caserne militaire qui est située à un lieu exceptionnel et emblématique ou le paysage se donne à voir depuis une presqu'île en balcon sur la mer, en créant un pôle touristique, attractif, ludique et de détente afin de renforcer la vocation touristique de la ville

le prolongement de boulevard le du front de mer par crée un aménagement et animation qui visant en premier lieu à améliorer la qualité de vie des habitants

revaloriser les carrefours par la réhabilitation et l'amélioration du paysage urbain (animation, mobilier urbain.....), et la ponctualisation des intersections des voies (création des recules, traitement des coins, hauteurs marquantes).

extension de la ligne de tramway

### 3.7

### **3.8 Le scénarios d'aménagement.**

« (Un scénario est une) proposition technique et politique destinée à être réalisée et présentée à différents acteurs impliqués dans un projet urbain. (...) le scénario constitue l'une des étapes de la fabrication d'un projet, étape centrale qui prolonge la phase de diagnostic, et permet de discuter des choix (ou des renoncements) entre les acteurs impliqués.»-Avec l'ambition de répondre aux différents problèmes soulevés et les enjeux décrits dans la phase précédente ,03 scénario d'ménagement proposé :

#### **3.8.1 Scénario01: la continuité et la succession des évènements urbains•**

##### **Créer une seule unité urbaine par**

combiner l ilots des caserne et les ilot nu en une seule unité urbaine, et réinsérer ce dernier avec le reste du qaurtier et cela a travers La création des voix principale et secondaires a l'intrieur des ilots pour avoir une continuité des autres zones et relier entre eux ,

Aménagement urbain de terrain selon les besoin de quartier et le potentialité existante la projection du habitat collective et "l aménagement des espaces verts, des espaces destinés à la détente traitement des espaces centraux des îlots, en placettes publiques ;

" revaloriser les carrefours par la réhabilitation et l'amélioration du paysage urbain (animation, mobilier urbain.....),

Répondre aux besoins dominants en matière de logements (en complément avec l'offre programmée sur cœur de village), avec une certaine exigence en terme :• d'accessibilité

- de densité,
- de qualité urbaine et environnementale,
- d'ouverture sur les espaces naturels : sentiers, cheminements doux, parcours de loisirs et de santé.

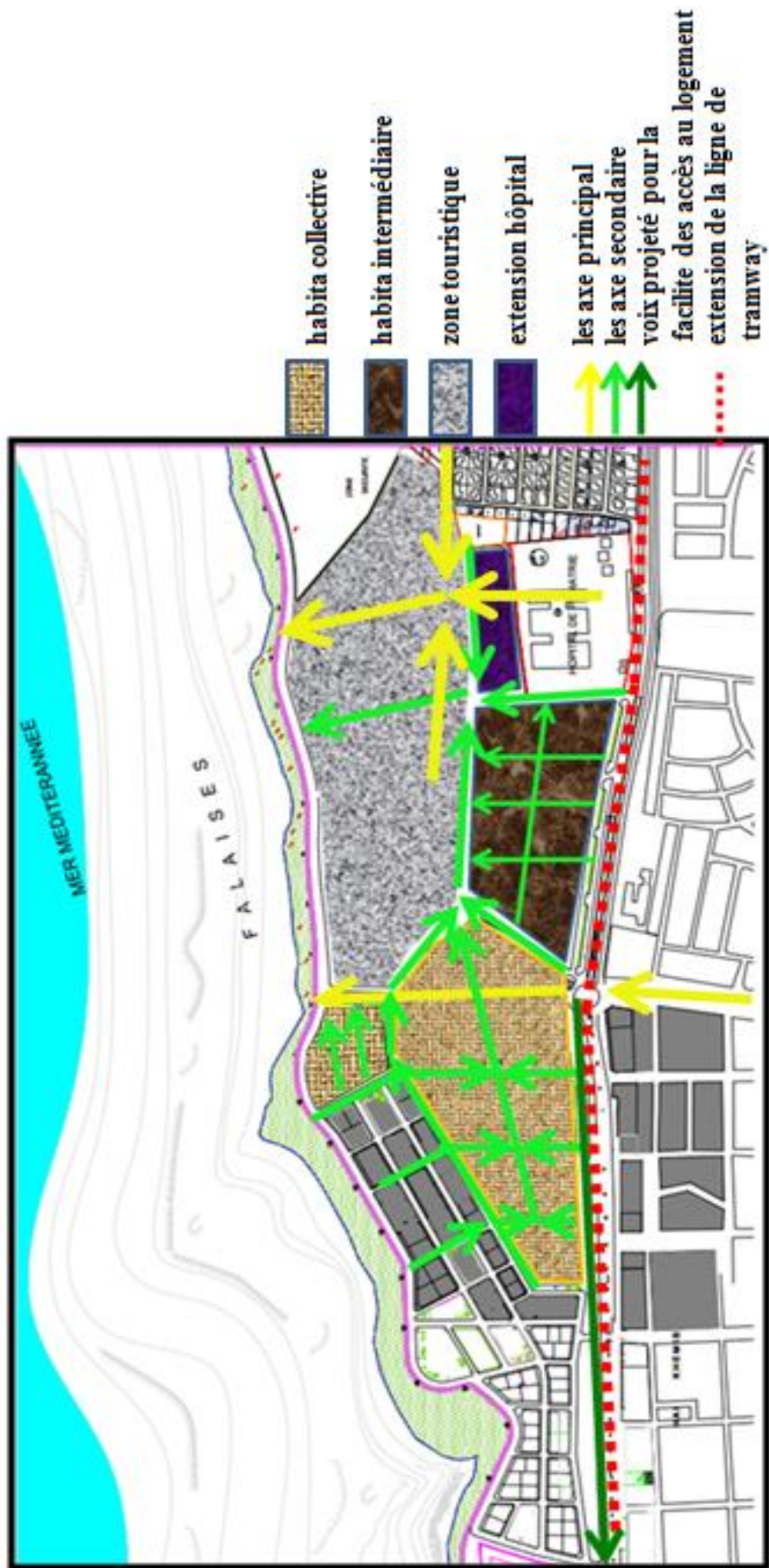


Figure 26 :schéma de scénario 1

### **3.8.2 Scénario02:Prolonger l'activité de loisirs et de TOURISEME dans la zone**

Le projet s'appuie pour cela sur le renforcement de la trame des espaces publics et du maillage végétal..

Prolongement de boulevard principal

.. Aménagement des espaces verts, des espaces destinés à la détente, pour les jeux d'enfants et des forêts,

.. Traitement des espaces centraux des îlots, en placettes publiques ;

.. le ravalement des façades ;

.. Aménagement de voiries, allées piétonnes et aires de stationnement

.. Renforcement et redynamisation de principaux axes et les voies qui traversent l'espace central par l'intervention sur le cadre bâti par des opérations de rénovation

.. Concevoir des places publiques, des espaces verts et des allées piétonnes pour une meilleure communication

Compléter les équipements manquants et inachevés (parkings, espaces verts, liaison voirie, bassin de rétention)

,

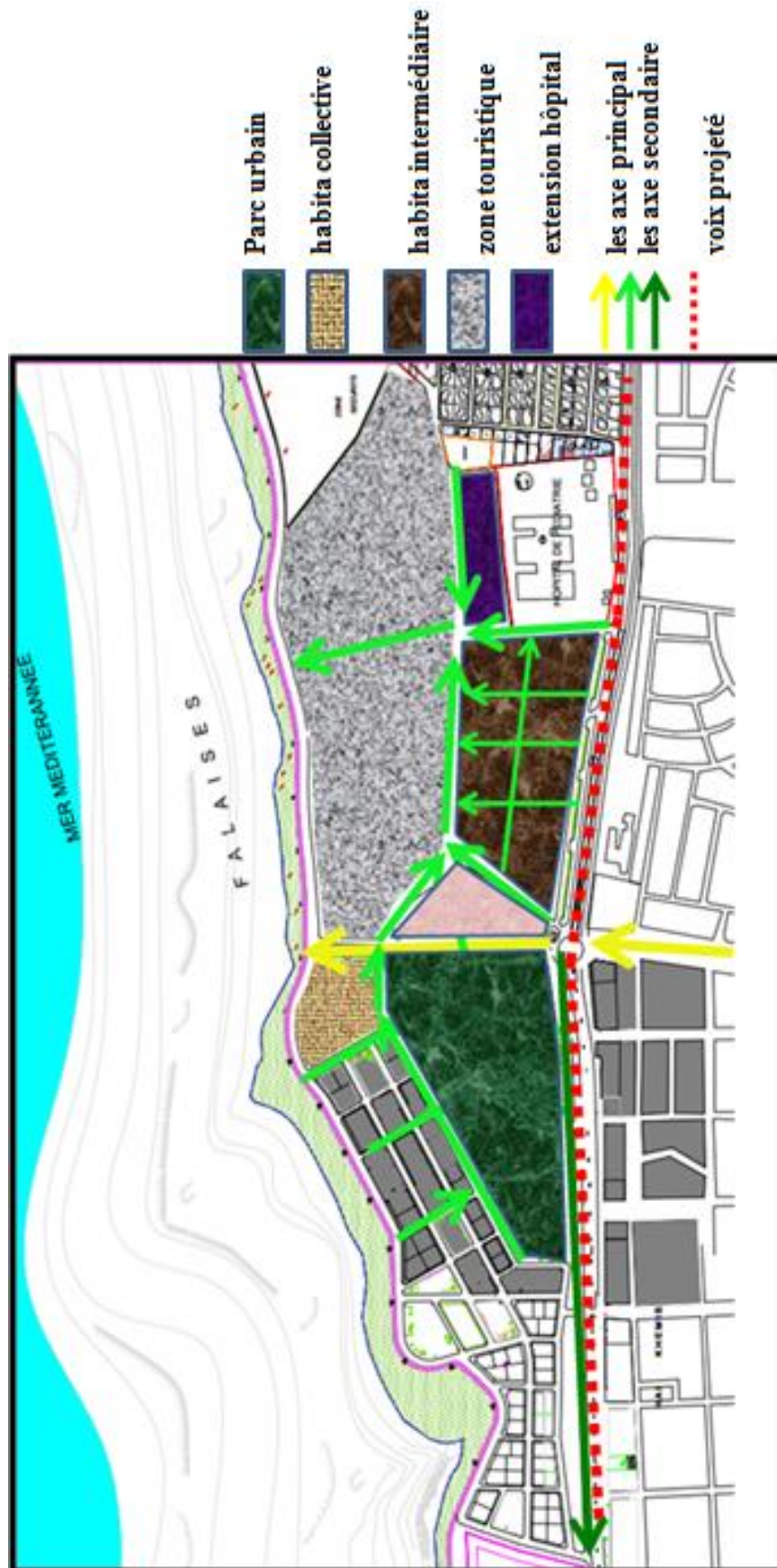


Figure 27:schéma de scénario 2

### 3.8.3 Scénario03:( scenario retenu)ver une centralité plus attractive

Par contre aux deux scénarios précédents ce scénario intervient sur l'ensemble de centre-ville afin d'assurer l'homogénéité de l'ensemble et éliminer toute possibilité de rejet de notre projet et cela à travers quatre stratégies qui constituent la genèse de notre projet. requalifier le quartier par l'injection de la fonction de tourisme d'accueil et de service. L'opportunité de cette intervention est de fonder un nouvel espace à l'échelle de la ville en générale et du quartier en particulier permettant de répondre aux besoins fonctionnels, par la création des équipements à caractère culturel, loisir ; détente touristique et récréatif afin de réduire la pression qui s'exerce en matière de service sur le chef-lieu de la wilaya, ainsi que l'extension de l'hôpital pédiatrique

- **Améliorer la qualité urbaine et favoriser la vie sociale à travers une trame verte :**

-Dans son aspect écologique le projet prévoit de mettre en place une trame paysagère d'espaces publics pour améliorer l'image de quartiers, un parc urbain qui rassemble partir urbanisé et la partie non urbanisée ( les falaises ) afin d'effacer la rupture ville -mer et d'amener « la nature au cœur de la ville » et offrir à nos habitants le moyen international des espaces verts En plus de ça ce parc va constituer un lieu de rencontre pour les usagers et résidents qui participe aux ambiances propices à la promenade, aux jeux, à la détente, au sport et favorise la vie extérieure et l'animation du futur quartier. et évite le plus possible la circulation automobile à l'intérieur de ce dernier

- **mettre en place une mixité urbaine et sociale sur le futur quartier:**

-Le projet constitue un futur quartier à vocation mixte d'habitat, de commerce et de services et plus que ça touristique et loisir qui renforce la centralité et participe à un renouvellement du « cœur de la ville » à travers le renforcement de la fonction commerciale au cœur de quartier, à proximité de l'espace vert public et des cheminements doux afin de contribuer à créer une vie de quartier. Le scénario vise à rééquilibrer l'offre d'habitat avec des immeubles de programmes mixtes sur les avenues : logements avec bureaux, commerces au RDC, équipements pour plus de diversité et d'animation, et créer une mixité et cohésion sociale.

- **Qualification urbaine et paysagère de l'axe principale.**

Produire un paysage remarquable notamment au niveau de la boulevard principale, par la projection d'une galerie commerciale le long de boulevard, fleurissement et végétalisation des façades, l'aménagement des portiques le long du boulevard. Pour donner un caractère spécifique et symbolique au quartier, et offrir une image positive et attractive du quartier depuis l'extérieur.

un quartier animé fonctionnellement calme résidentiellement :

- Pour renforcer la centralité ce scénario prévoit un programme multifonctionnel ces diverse fonction vont être placé le long des voies principales alors que l'habitat et les places vont occuper les ilots intérieurs pour assurer le calme et la sureté mais elle est aussi présente le long des boulevards commercial parce qu'elle est doté par des commerce au niveau de rez de chaussez.

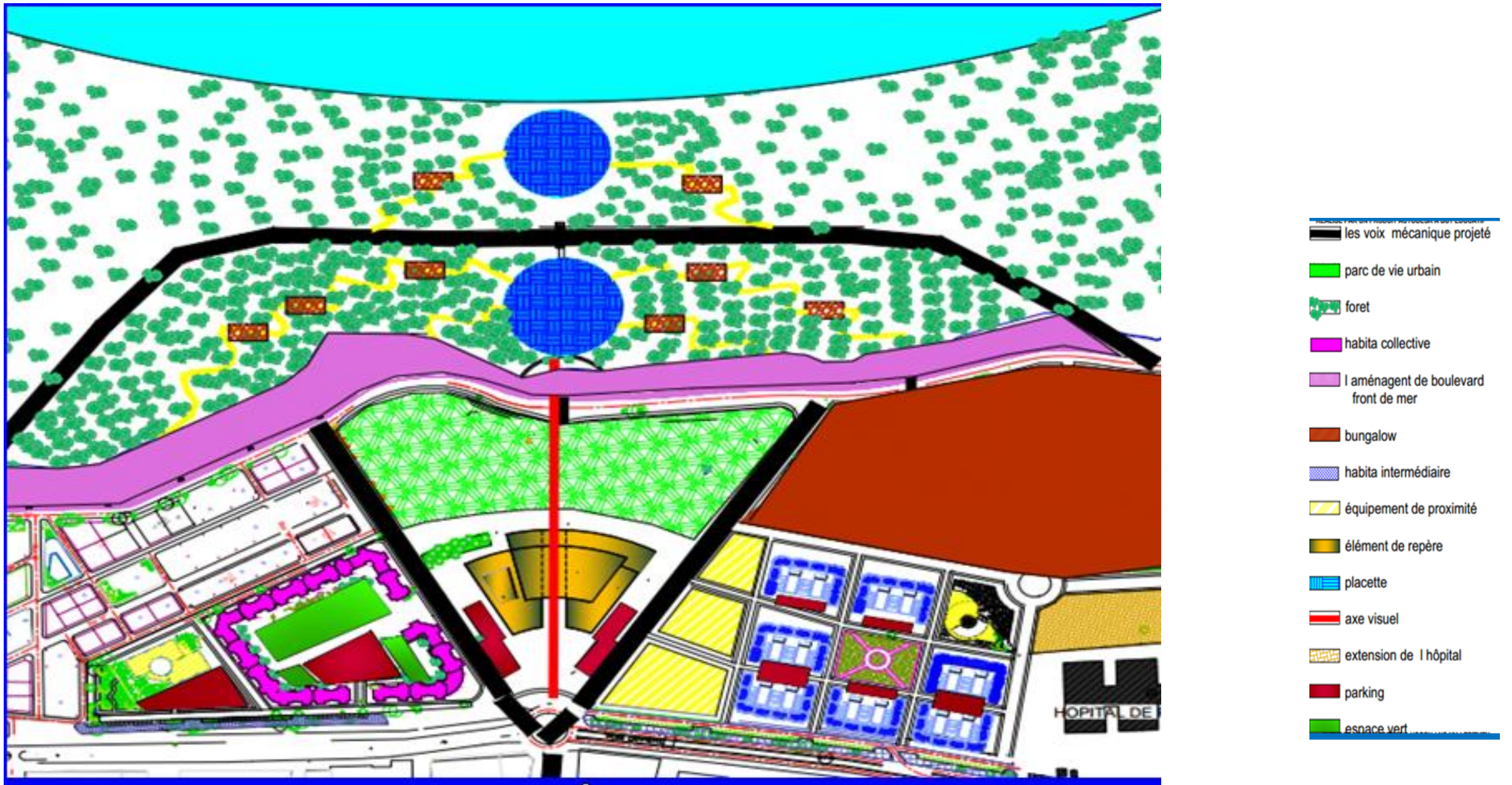


Figure 28 schéma d'aménagement de scénario retenu

### 3.9 Analyse thématique

#### 3.9.1 exemple 01: casablanca marina

Le projet Casablanca Marina se situe au cœur de cette ville. Ce dernier a pour but de créer une façade maritime à l'échelle de l'extraordinaire position sur la mer avec une surface de 26 hectares (dont 12 ha gagnés sur la mer).



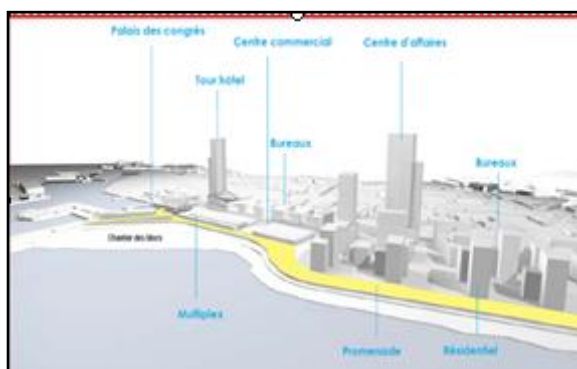
#### OBJECTIF

Créer une architecture intégrée au climat local.

La réhabilitation des plages.

Variations des espaces publics

programme:



<b>Résidentiel</b>	<b>141000</b>	<b>30%</b>
<b>Bureaux</b>	<b>156400</b>	<b>33%</b>
<b>Commerces</b>	<b>70400</b>	<b>15%</b>
<b>Hôtels</b>	<b>56700</b>	<b>12%</b>
<b>Services / Equipements</b>	<b>13500</b>	<b>3%</b>
<b>Palais des congrès</b>	<b>28600</b>	<b>6%</b>
<b>Aquarium</b>	<b>10000</b>	<b>2%</b>
<b>Total</b>	<b>476600</b>	

Casablanca marina est structuré en 4 secteurs à vocations distinctes :

- Le secteur marina. (Showroom, Hôtel de luxe, Port de plaisance, Palais des congrès).
- Secteur Râblas. (Tour hôtel, Centre commercial).
- Secteur portes océanes. (Centre d'affaires, Résidences).
- Secteur jardins de la Mosquée. (Aquarium, Parc)

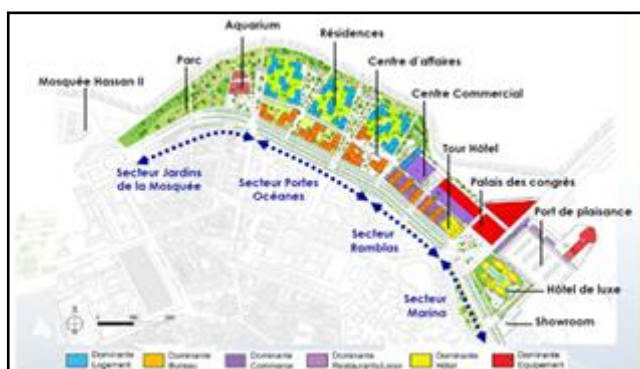


Figure 29:Le front de mer de Faleron avant le projet d'aménagement

La dynamique de l'ensemble repose sur l'intégration de commerces et d'équipement de proximité afin d'effacer l'image des cités dortoir et offrir ainsi aux résidents un confort et une liberté de circuler dans leur lieu de vie.

“ Une hiérarchisation des espaces publics, semi publics et privés et des allées piétonnes parsemées de verdure fraîche, des espaces verts et de jardins pour enfants  
- La présence de parking et d'aires de stationnement avec une architecture moderne, élégante, simple et pratique.

Les fonctions commerciales au rez-de-chaussée pour animer le boulevard

### **3.9.2 *exemple 02:* Athènes-Grèce le projet Faléron**

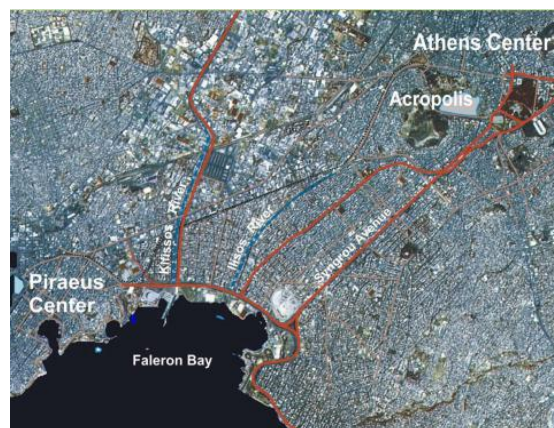
Ouvrir Athènes sur la mer : un aménagement urbain innovant. Aménagement et développement social, économique et écologique de la baie de Fléron

#### **présentation :**

le projet Faléron la baie de Faléron se trouve à six kilomètres au sud-ouest d'Athènes, et est desservie par l'avenue Syngrou, un axe majeur d'Athènes. cette voie permet de relier Athènes à toute la zone côtière

Dans les années 60, la construction d'une voie rapide a contribué à l'isolement de la baie de Faléron de la ville d'Athènes, entraînant de nombreux problèmes d'urbanisation et environnementaux dans une zone privilégiée

le projet vise également l'aménagement d'une zone côtière de 80 hectares dotée d'un front de mer d'un kilomètre et demi de long. Trois millions de personnes se retrouveront à 30 minutes à peine de cette nouvelle zone aménagée !



#### **la réalisation du projet**

le projet devrait être réalisé dans les années à venir. À court terme, il est prévu d'entamer la reconversion de la salle de loisirs en palais des congrès international ainsi que la réalisation d'un parc écologique entre les deux estuaires. au cours de la phase finale, l'avenue Poséidon sera déplacée, des passerelles piétonnes seront bâties et un canal sera construit afin de pallier les problèmes d'inondation et environnementaux.

objectifs d'aménagement

- relier le tissu urbain au front de mer, en incorporant des éléments symboliques et fonctionnels, afin de rétablir une continuité et une ouverture sur la mer des quartiers périphériques de la ville.
- créer un front de mer urbain le long de la côte et restaurer le caractère naturel du paysage de falero.
- créer des aménagements sportifs, culturels et récréatifs« doux » le long du littoral afin d'en faire un pôle de loisirs attractif.
- aménager la zone côtière et les quartiers résidentiels avoisinants en cherchant à limiter les nuisances générées par la voie rapide le long de la côte.
- pallier une fois pour toutes les risques d'inondation des quartiers résidentiels et, de manière plus générale, de la baie de falero

L'objectif est d'aménager une zone côtière laissée à l'abandon et isolée pour en faire un parc de loisirs de 40 000 m<sup>2</sup>.





Figure 30: Aménagement de la baie de Falerone

- A: zone centrale de l'esplanade et du Water plaza
- B: zone « Delta ». Salle polyvalente accueillant les épreuves de handball et de Taekwondo lors des jeux olympiques
- C: zone des sports nautiques
- D: zone accueillant les épreuves de Beach volley et un amphithéâtre en plein air phase post-olympique
- E: zone du parc écologique
- F: promenade piétonne et canal

### **potentialités du projet:**

création d'un lien entre la ville et la mer :

- via une esplanade piétonne (une voie piétonne aménagée de 50 m de large et de 800 m de long), représentant un trait d'union symbolique entre la baie de Falerone et le tissu urbain. l'extrémité de l'esplanade côté front de mer sera associée à de nombreuses activités nautiques.
- par le déplacement vers le sud et l'aménagement de l'axe routier le long du littoral dont une partie sera enfouie
- à l'endroit actuel de l'avenue, à la périphérie de la ville, un canal sera construit pour créer une impression de proximité entre les quartiers résidentiels et le front de mer.
- par la construction de deux grandes passerelles piétonnes surplombant la nouvelle voie rapide.
- par la création de nouvelles zones entièrement piétonnes le long du front de mer

### 3.9.3 Exemple 03<sup>39</sup> : Projet urbain entrée de ville Pulversheim.



Situation et présentation :

Pulversheim est une petite ville du nord est de la France. La ville est située dans le département du Haut-Rhin en région Alsace. Pulversheim, commune dynamique fait face à un développement urbain important ces dernières années

Les principes d'aménagement à adopter

#### Enjeux d'aménagement

1- Hiérarchie des espaces :

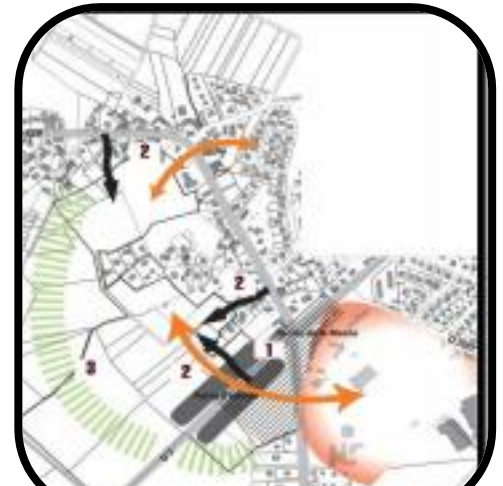
- Porte d'entrée
- Parvis de la mairie
- Traitement des voies de desserte

2- Insertion urbaine

- Morphologie du bâti
- Multiplicité des accès (flèche noire)
- Place importante aux déplacements modes doux liaisons vers pôle d'intérêt (flèche orange)

3- Insertion paysagère

- Prise en compte du potentiel paysager : vergers, arbres et ruisseaux existants
- Valorisation des vues sur la silhouette du village ou des vues vers les Vosges
- "Travailler" la transition entre espaces agricoles et nouvelle urbanisation



Synthèse des enjeux



Le réseau viaire et les pôles générateurs

<sup>39</sup> entere de la ville sisi beleabasse (

## Éléments de programmation :

Logements : Plus ou moins 60 logements par an sont à créer dont 40 % de collectifs et 60 % en individuels sur l'ensemble de la

Commerces : La continuité de l'axe commercial sera privilégiée rue de Cernay dans le prolongement de la rue Ensisheim

Espaces publics : CARREFOUR: Le carrefour se réorganisera autour d'un "parvis de mairie". Un front bâti structurera l'espace incluant, le cas échéant, un

accessibilité: TRANSPORTS EN

COMMUN: L'aménagement du carrefour devra prendre en compte l'insertion d'une ligne de tram dans la rue de Mulhouse et rue de Guebwiller

Paysage et environnement :

Le développement urbain adoptera des principes d'aménagement répondant aux objectifs

paysagers et environnementaux :

- Réduction de la consommation foncière
- Insertion paysagère
- Assainissement sur place - utilisation des noues végétalisées
- Apport solaire : orientation des bâtiments

Les objectifs :

- Composer une entrée de ville accueillant place, commerces, services, locaux associatifs et habitat.
- Développer un réseau de circulations douces et sécurisées entre les quartiers.
- Offrir une palette de logements répondant aux demandes notamment des jeunes ménages



## Programme

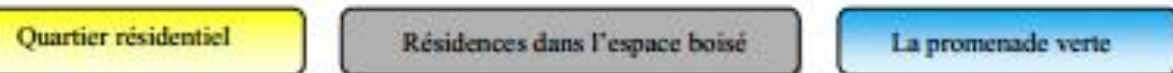


Immeubles commerces, services et habitat La création d'une "porte d'entrée de ville" dans la continuité de l'axe commercial rue de Cernay augmentera l'offre commerciale ainsi que les services. Un équipement public pourrait également être associé. Les immeubles devront être de hauteur plus ou moins égale à l'immeuble de la mairie de façon à créer un ensemble homogène

Carrefour parvis de mairie Ce projet structurant du carrefour permet de "mettre en scène" la mairie, de donner un caractère urbain à l'ensemble. Il est à noter que cette restructuration de l'ensemble devra à long terme envisager le passage du tram et donc l'insertion d'une station



Résidences dans l'espace boisé L'espace boisé permettra néanmoins de recevoir des maisons éparses sur des petites parcelles où les exigences environnementales seront très fortes de façon à créer un habitat exemplaire



Fonction	Sous fonction	Densité	Surface
<b>Habitat</b>	-Immeubles d'habitation	60 logements/ha	12500 m <sup>2</sup>
	-quartier résidentiel	35 logements/ha	17600 m <sup>2</sup>
	-Résidences dans l'espace boisé	-35 logement/ha	14 000 m <sup>2</sup>
<b>Commerce</b>	Locaux commerciaux		3000 m <sup>2</sup>
<b>service</b>	Bureaux		4500 m <sup>2</sup>
<b>Détente</b>	Promenade verte		11000 m <sup>2</sup>

### 3.9.3.1 Synthèse générale des trois exemples :

A travers cette lecture thématique on remarque qu'il y a certains principes communs entre les trois exemples qu'on doit les prendre en considération dans notre projet d'aménagement:

profiter des potentialités Natural

L'accueil des nouvelles fonctions et des équipements associés de grande envergure à l'échelle métropolitaine et à l'échelle de la ville.

2- La mise en valeur de la richesse du site et la création d'une nouvelle image de la zone.

3-La valorisation des espaces publics et la favorisation de promenade .

4- La Création d'une promenade commerciale couverte au cœur du projet comme

5.Favoriser la circulation douce et le transport en commun avec une faible présence de la voiture.

6. La mise en place d'une trame paysagère verte par le prolongement et la continuité des espaces vert environnantes.

### **3.10 La programmation urbaine :**

«Le mot « programmation » a pris un sens nouveau à partir des années soixante. Il correspond à une démarche d'action rationnelle dont les principes, qui ont été théorisés et appliqués dans la planification économique et le management des organisations en France et aux Etats-Unis, ont ensuite été étendus à l'urbanisme et à l'architecture. On l'envisage alors en tant que « méthode » de résolution des problèmes, de définition de « besoins » ou de « contraintes » comportant des étapes spécifiques »

Après la démarche d'analyse et d'expression des enjeux confrontée aux observations recueillies lors de phase analytique, il s'agira d'établir tous les éléments qui vont permettre de poursuivre la mise en œuvre du projet d'aménagement envisagé, et ses conditions de faisabilité, ces éléments seront réunis dans un document de synthèse le « programme de base»

Les usagers :

Le programme sera établi pour répondre au besoin des usagers suivants

Les familles (parents, jeunes, enfants, adolescents...)

Le public (clients, passants, visiteurs...)

Les employés (vendeurs, commerçants, gérants...)

Les personnes âgées et les handicapés.

Cibles du programme :

**A l'échelle locale** : satisfaire le besoin de la population locale en termes de tourisme de détente, divertissement, rencontre (loisir), service et administration.

**A l'échelle régionale**: doter Oran d'un nouvel atout pour renforcer sa position stratégique et centrale dans la région Nord-Ouest, et l'aider à son rôle comme leader régional

Les fonctions de base :

Habitat et résidence.

Tourisme. Culture et éducation. Loisir et détente. Service (commerce, parking...etc.)



Programme spécifique :

fonctions	Sous fonction	Rayonnement	Surface (m²)	Gabarits	justification
Habitation	logement intermédiaire -logements collectifs intègre	A l'échelle de la ville	Voir la carte	R+1 a R+3 (intermédiaire)  R 13 a R+15 Collectives	Afin de rentabiliser le foncier et atteindre la mixité et la cohésion sociale souhaitée, notre programme prévoit des logements collectifs de type social accessible à la classe moyenne et d'autres de haut standing pour une population plus aisée intéressée par les opportunités d'investissement qui renferme cette zone
hébergement	-hôtel de haut standing Village touristique (bungalow)	A l'échelle régionale		R+3a R+18 R+1	Puisque cette zone étudiée occupe une situation stratégique importante à l'entrée de la ville, on doit renforcer sa vocation d'accueil et de service en injectant de nouveaux équipements tel que : d'hôtels pour renforcer la vocation touristique
commerce	centre commercial -des restaurants -des boutiques -cafeteria	l'échelle de la wilaya A l'échelle de la ville A l'échelle du quartier A l'échelle du quartier		De R a R+1 RDC des immeubles	Puisque l'activité commerciale est la source principale de l'animation du quartier notre programme prévoit la densification et la diversification qualitatif et à l'échelle de rayonnement tout en profitant de la position de quartier comme lieu de convergence des voies et axes structurants en plus des habitudes de la population
culture	une bibliothèque régionale centre culturel	A l'échelle régionale			Le programme prévoit des équipements culturels de différents échelle d'influence afin de développer le tourisme culturel qui rend la fréquentation des tissus traditionnels au même titre que les plages et les montagne et accompagner l'extension de la ville ainsi que la densification des zones périphériques par un élargissement du champs et pratiques culturelles et renfoncer son identité comme un haut lieu de la vie culturelle et ludique de l'agglomération et de la région
culte	Mosquée de quartier	A l'échelle du quartier		RDC+1	Le nouveau quartier est doté par une mosquée de quartier pour diminuer la pression exercer sur la mosquée kodes qui couvre une surface assez importante et éviter le mouvement pendulaire et l'utilisation de la voiture,
éducation	une crèche	A l'échelle du quartier		RDC+1	est un lieu d'accueil collectif destiné aux enfants pré-scolaires,. La crèche a pour rôle de pallier au mieux l'absence des parents, mais sans s'y substituer. Il s'agit également d'un lieu permettant à l'enfant de découvrir la vie en collectivité et dont l'équipe d'encadrement et d'animation s'appuie sur un projet éducatif
Loisir et sport	-centre de loisir salle des arts martiaux -Salle de gym -les stades de proximité -aire de jeu	A l'échelle régionale		Au niveau de RDC de équipement de repère	Afin de faire face au problème de manque des équipements de loisir et de sport au niveau de centre-ville notre programme prévoit des infrastructures de loisir, de sport et de détente qui permettent à la population urbaine de se récréer à proximité de quartier où elle habite

rencontre	parc urbain -des squares -des agrafes vertes -des placettes	A l'échelle régionale A l'échelle du quartier A l'échelle du quartier A l'échelle du quartier			Afin d'optimiser la qualité paysagère et les espaces publics. Le projet prévoit de mettre en place une trame verte paysagère d'espaces publics à travers un maillage et un traitement favorisant notamment l'animation urbaine et la convivialité et qui assurent le désenclavement du site et le relier avec le jardin public, par parc se développe sur une surface importante et constituera un lieu de rencontre pour les usagers et les résidents du futur quartier
stationnement	parking automobile sous-sol -parking automobile superficiel -parking cyclable -arrêt de bus -arrêt de tramway			Une 1,5 au min par logt. -1 place au min pour 50m <sup>2</sup> , bureaux -1 par 3 chambres l'hébergement -1 place pour 80m <sup>2</sup> au-delà de 300 m <sup>2</sup> -1 place pour 100 m <sup>2</sup> pour les équipements	La projection de parking a l'étage afin de libérer le sol au maximum alors que les places de stationnement superficiel sont limité afin d'encourager un report sur les autres moyens alternatifs de transport qui doivent profiter de la topographie du site e(site plat) et la disponibilité de transport en commun

### 3.11 Description du schéma d'aménagement global

Tel qu'introduit précédemment dans le scénario retenue, une mixité fonctionnelle est adoptée afin de créer une attractivité au quartier, ce projet propose donc une diversité de fonctions qui rayonne jusqu'à l'échelle régionale.

La distribution typologique des fonctions est faite, quant à elle, en suivant le principe d'échelle d'influence et au même temps, la continuité et la succession des événements urbains avec le reste du quartier en fonction de la hiérarchie des voies

Pour la circulation, on a injecté deux parcours principaux qui commencent du rond point (prolongement du boulevard principal) et leur fin est en continuité du boulevard du front de mer.

Ces deux parcours forment un noyau ou bien un corps central, alors qu'au nord de l'espace d'intervention se forme un triangle sur lequel (à côté du rond point) on a projeté un équipement à l'échelle régionale. A vocation loisir et dent commercial ; et touristique

Cet équipement sera un point de repère et aura la plus grande hauteur; il contiendra des commerces aux rdc, des loisirs jusqu'au 2ème étage, et des logements à partir du 3ème étage.

Et à la partie la plus large on a lui donné une grande importance par la création d'un parc urbain de loisir et détente qui profite d'une belle vue panoramique sur la mer. Et afin d'obtenir plus de calme et le repos et le charme de nature on a dévié la circulation mécanique loin de notre équipement en créant une autre voie en traversant la falaise (laisse juste la circulation piétonne et cyclable) ce parc sera doté de des restaurants ? du cafeterias crèméraires, espace de pique-nique; espace d'activité en pleine air tel que le les atelier de dessin en plain air ; aire de jeux (moyenne âge, petite âge ; et les adultes)espaces de repos ;les placette ;esplanades...

La voie mécanique sera déplacée vers les falaises et se diviser en deux afin de faciliter les accès

un axe visuel divise le corps centrale en deux et s'allongé jusqu'à la mer avec une aménagement des 3 placette l'une à proximité de la mer ; et la deuxième au milieu des falaise et la 3 em dans notre parc .ces placette doté des air de repos et des cafeteria et petit restaurant ces dernier a pour l'objectif de rencontre et de détente ;

un parc aquatique sera projeté à l'est de l'axe avec le prolongement de la voie mécanique afin de faciliter l'accès, l'autre la projection de grande théâtre de verdure avec une vue imprenable sur la mer et en terminer cette aménagement par injection de promenade au bord de la mer

D'autre part,

des logements collectifs a haut standing sont implanté a l ouest de le corps central avec commerces au RDC et des bureaux au 1er étages ;accès au commerce ce fais a cote extérieur des logements pour crée un animation de boulevard principal d un cote et crée un intimité d autre cote ainsi qu'une mosquée a l échelle de quartier seront projeté au sud

l autre cote ;sera diviser en deux, la partie qui donne sur la mer sera aménagée en deux entités de bungalow avec un restaurant au milieu et une enceinte végétale pour créer de l'intimité et éliminer les nuisances de la voie mécanique.

L'autre partie abritera de l'habitat intermédiaire du RDC au R+3 et des équipements à d'un centre culturel, d'une bibliothèque régionale et un parking a étage ;un grand placette da cote de arrêt de tramway .

Au niveau de la RN75, il y aura un dédoublement de voie pour faciliter l'accès aux habitations et garantir la sécurité en dehors de la RN75 qui est une voie rapide

Notre implantation des bâtiments au niveau des îlots d'habitations suit le principe d'îlot haussmannienne

On retrouve aussi des jardins et des aires de jeu semi public dans chacun des îlots accessibles par des ouvertures directes le long des voies secondaires et tertiaire. Ces jardins sont des lieux de détente, de passage.

On peut aussi remarquer l'alignement des bâtiments sur la voirie tout en gardons le même principe de quartier , qui est le principe d'alignement des façades le long des boulevards principaux, afin d'assurer l'homogénéité, la continuité et la succession des façades urbaines et de l'activités commerciale et tertiaire aux niveaux de ces dernier.

Figure 31 caret de voiries ,stationnement et espace vert

Figure 32: caret d habitat et des équipements

Figure 33: Schéma d'aménagement global.

Figure 34:plan de RDC

Figure 35:PLAN DE 2 em etage

## **.Démarche conceptuelle :**

La composition formelle de notre projet naîtra en respectant ces critères :

### ➤ Concept spatial

La transparence est introduite dans notre projet à deux niveaux :

- Intérieur- extérieur : Par l'utilisation des murs rideaux et des baies vitrées au niveau de palais d'exposition, l'hôtel, centre socioculturel et les logement haut standing pour ouvrir un maximum de champ visuel vers le parc urbain et le boulevard principal. Ainsi que l'application de cette notion de transparence sur le centre commercial afin de l'ouvrir sur le jardin public et le boulevard.

- Intérieur du bâtiment d'habitation: La transparence est assurée grâce à l'intégration d'un cœur central qui est le jardin intérieur. Où Les enfants doivent y trouver l'atmosphère agréable et chaleureux qui apaise, complète et harmonise le bien-être matériel avec le bien-être psychique.

### ➤ Concept de géométrie

- La simplicité: la composition est simple au niveau de typologie formelle dictée par des règles géométriques reconnaissables.

- La fluidité : éviter la rigidité et les compositions compliquées, et assurer une certaine souplesse qui sera parfait pour l'équilibre mental et psychique des habitants.

### ➤ concept de perméabilité

- Assurer la relation de l'équipement avec son environnement à travers ces différents accès (piétons et mécaniques) Et les relations fonctionnelles entre les différentes entités internes.

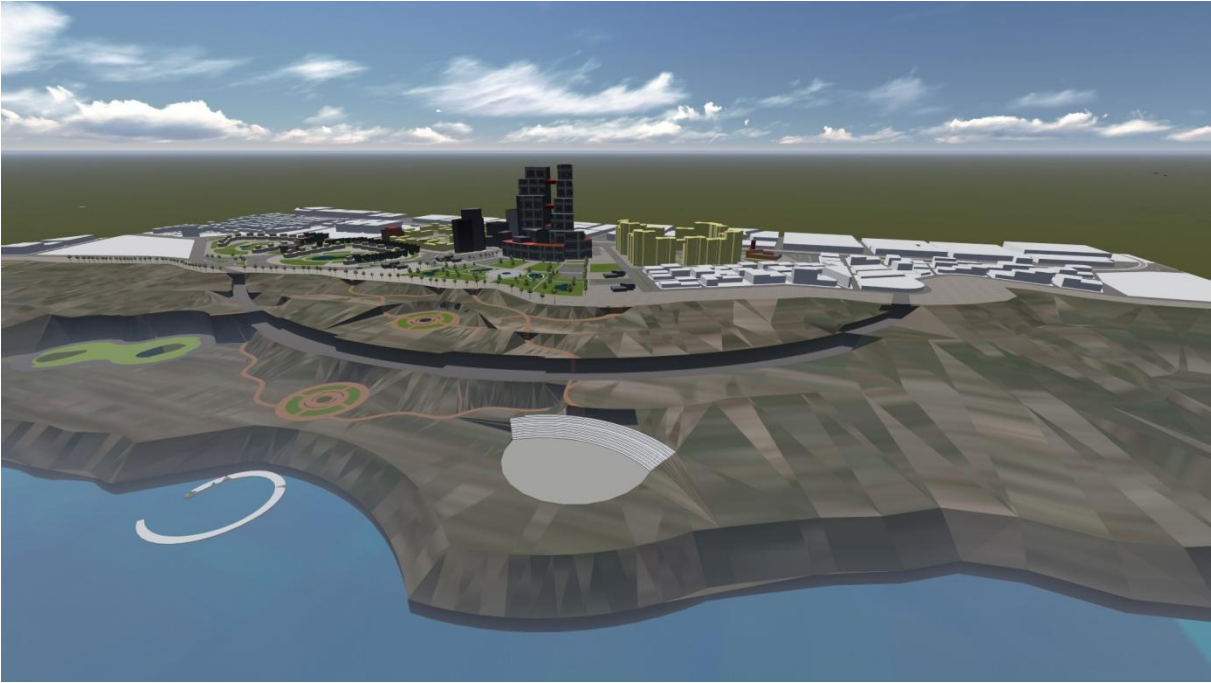
### ➤ Posture générale d'aménagement urbain :

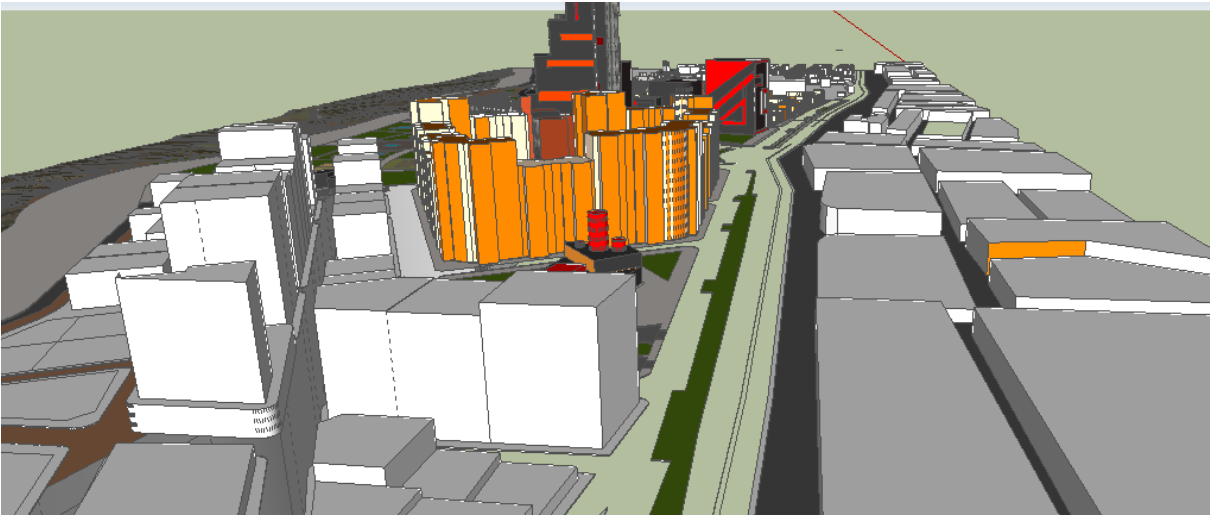
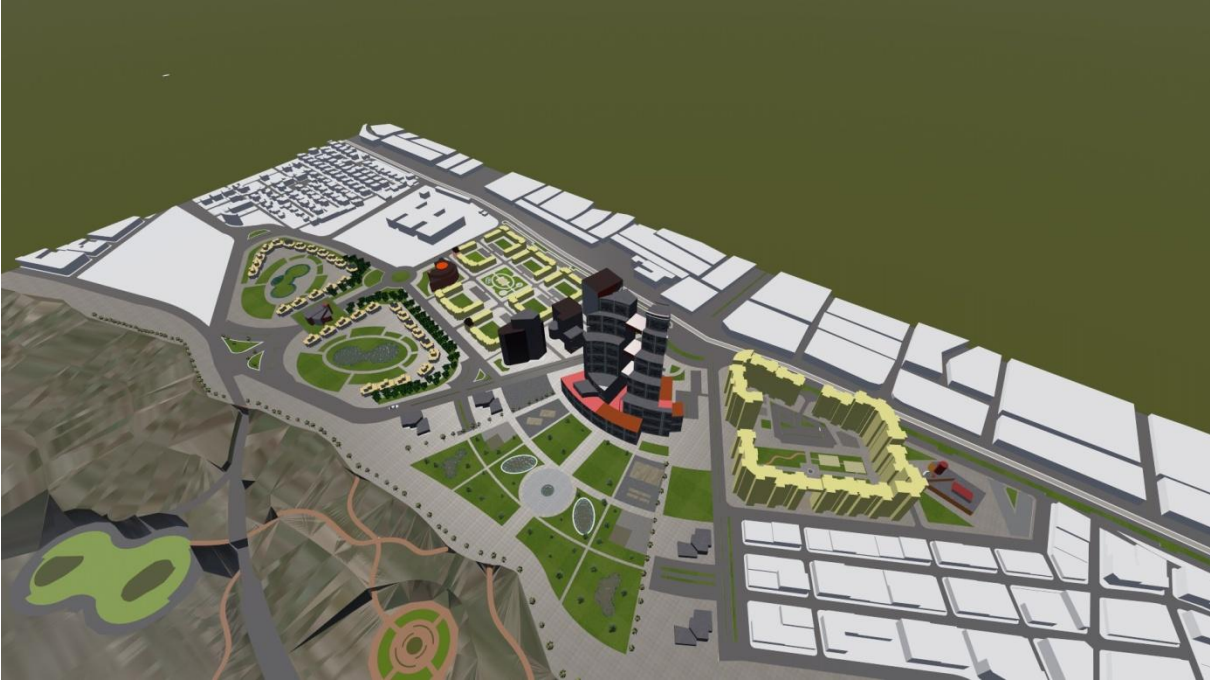
- -Créer un quartier en relation directe avec les autres parties de la ville dans lesquelles le développement durable serait au cœur de la gestion urbaine quotidienne sur tous les aspects :

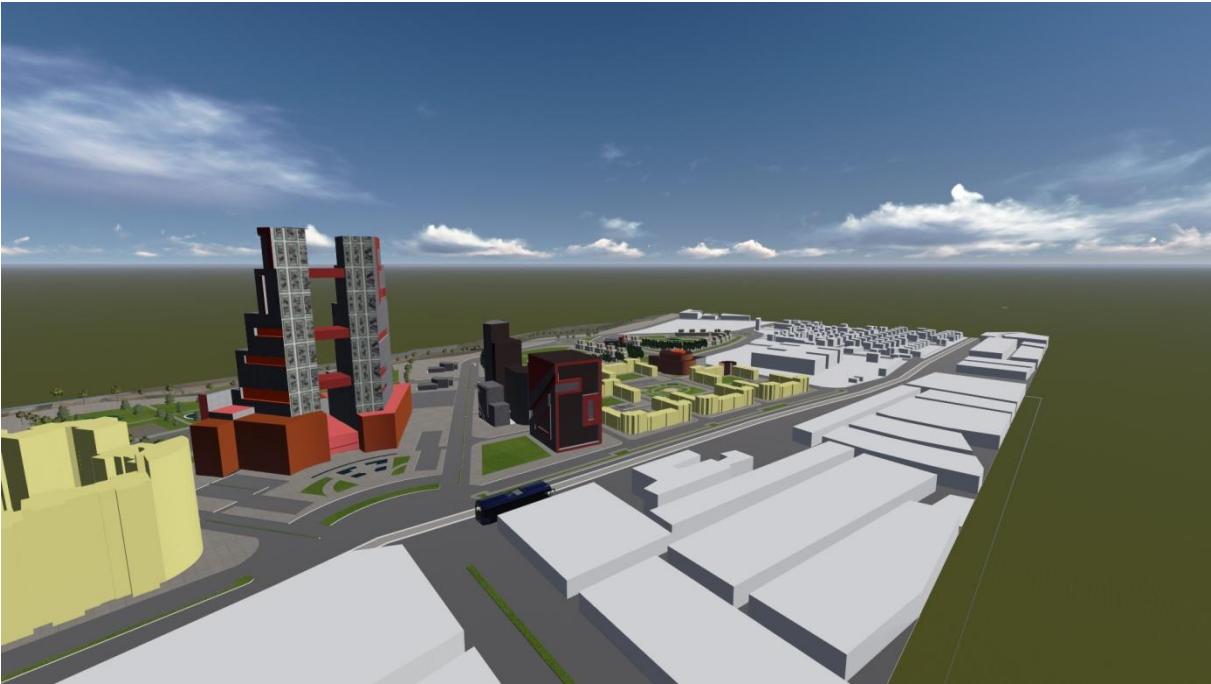
- -Sur un plan de logement et d'habitat.

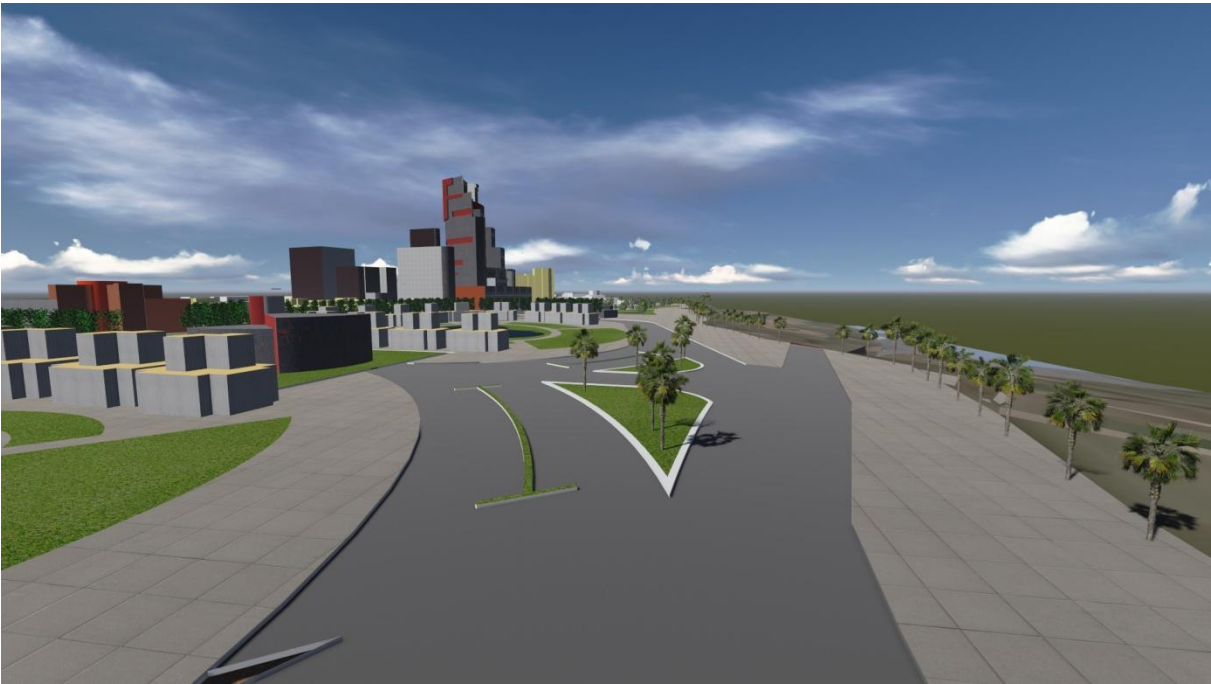
- -Sur le plan des déplacements, des transports et des mobilités.

- -Sur le plan de la mixité sociale et fonctionnel









### 3.11.1.1 Approche technique :

#### ➤ Mobilier urbain :

##### 1. Implantation des mobiliers urbains dans l'espace public

Les recommandations qui suivent ont pour but de préserver la continuité des cheminements piétons sur les trottoirs et de garantir un bon confort de déambulation dans la ville, tout en permettant la gestion des espaces publics par les engins de maintenance. Pour cela, il est nécessaire de libérer les espaces dévolus aux piétons de tout obstacle inattendu en limitant la quantité d'éléments implantés et en maîtrisant leur disposition. Mieux ordonner les mobiliers sur le domaine public, c'est aussi offrir un paysage plus cohérent, plus fluide au regard et plus respectueux de l'environnement bâti.

Les conseils de base en voirie courante sont les suivants :

Le mobilier urbain s'implante en dehors des cheminements praticables.

D'une manière générale, la préconisation en matière de largeur de passage sera au moins de 1,50 m libre de tout obstacle, bien que la norme légale soit de 1,40 m.

Cette largeur correspond au confort minimum d'évolution d'une personne se déplaçant en fauteuil roulant (diamètre de 1,50 m pour la rotation du fauteuil). Elle permettra raisonnablement à deux personnes de se croiser ou de marcher côte à côte. Toutefois, si l'espace est très contraint, une exception sera faite : une bande de 0,90 m sera tolérée ponctuellement.

Ces dimensions seront respectées et entendues comme étant des emprises de passage libre entre tout élément implanté sur le trottoir, et la façade ou limite riveraine. Dans le cas de trottoirs existants de largeur inférieure ou égale à ces largeurs minimales, aucun mobilier ne pourra être implanté hormis les éléments de protections des trottoirs de type filaire (potelets), les éléments liés à la réglementation routière, aux réseaux ou à l'éclairage public (de préférence appliqués en façade). L'emprise de trottoir réservée aux mobiliers : la notion "d'espace servant" Le mobilier urbain sera situé à une distance réglementaire de 0,50 m en retrait du nez de la bordure de trottoir, et s'inscrira tout naturellement dans l'alignement ou parallèlement aux autres composantes de l'espace public comme les arbres, l'éclairage public. Il est possible d'installer des dispositifs anti-stationnement plus près de la bordure de trottoir lorsque le dévers de la chaussée le permet.

Afin d'éviter un effet de "quinconces", l'alignement et/ou l'implantation dans l'axe principal d'implantation des composants de l'espace public sera recherchée. L'espace du trottoir sera ainsi partagé en deux parties : l'une affectée aux cheminements piétons continus et l'autre aux installations de mobiliers.

## 2. La protection des trottoirs

### Les principes d'aménagement

Pour limiter l'impact des éléments de protection dans le paysage urbain, les principes suivants seront respectés :

1. Envisager toute alternative possible à la pose d'obstacle sur le domaine du piéton, en particulier à l'occasion des projets de transformation des voiries (nivellement, traitements spécifiques des bordures).
2. Garantir la continuité des cheminements et la sécurité des usagers piétons par une implantation claire des éléments de protection, non accidentogènes
3. Restreindre la diversité des modèles pour une meilleure lisibilité des dispositifs de partage de l'espace public, donc plus de sécurité, et plus de cohérence dans le paysage urbain.
4. Limiter la quantité des éléments en optimisant leur disposition (écartement, alternance avec d'autres types de mobiliers pouvant faire obstacle au stationnement). La barrière est particulièrement indiquée pour les cas suivants :

- Les parvis d'écoles ou d'établissements recevant un public réputé "fragile".
- En refuge central de traversée de voiries de largeur supérieure à 12 mètres.
- En alternance avec les potelets pour rompre l'uniformité des alignements, et pour marquer des éléments singuliers (bâti remarquable, parvis...)

### 3. Le choix des modèles de mobilier

Vers une harmonisation progressive des modèles et une gamme restreinte de mobiliers

Il s'agit de garantir et de préserver dans le temps comme dans l'espace la cohérence générale du paysage de l'espace public. Dans un souci d'unité et d'économie il est ainsi nécessaire :

- De restreindre la gamme de mobiliers implantés sur la ville.
- D'harmoniser les modèles de mobiliers (style, couleurs, matières...).
- D'en maîtriser les renouvellements avec une vision d'ensemble.

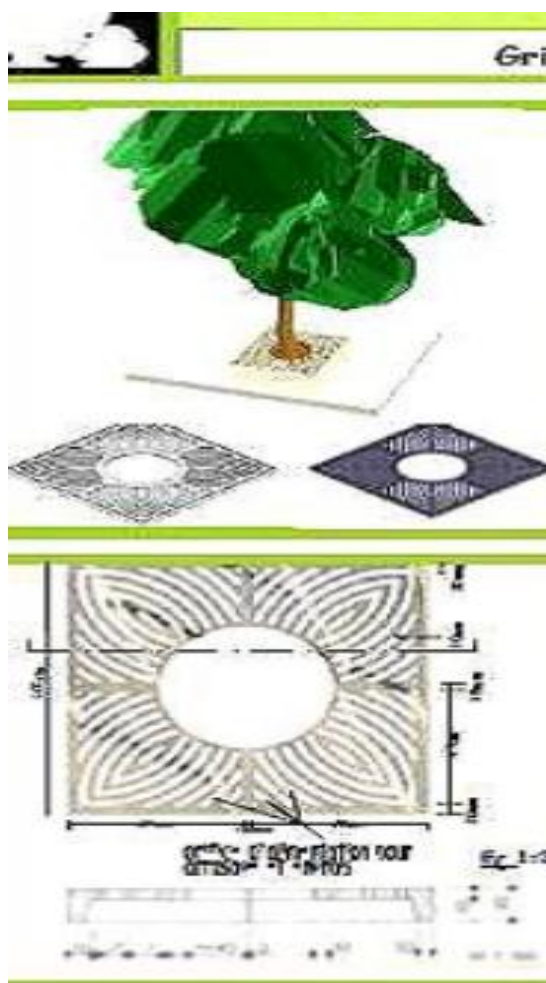
Le mobilier devra répondre aux critères suivants :

- Répondre à un besoin spécifique pour la collectivité,
- Offrir un minimum d'encombrement,
- Offrir toutes les garanties de pérennité de l'ouvrage et de renouvellement (suivi des fabricants), notamment en présentant une bonne résistance à la corrosion.

### 4. Les objectifs

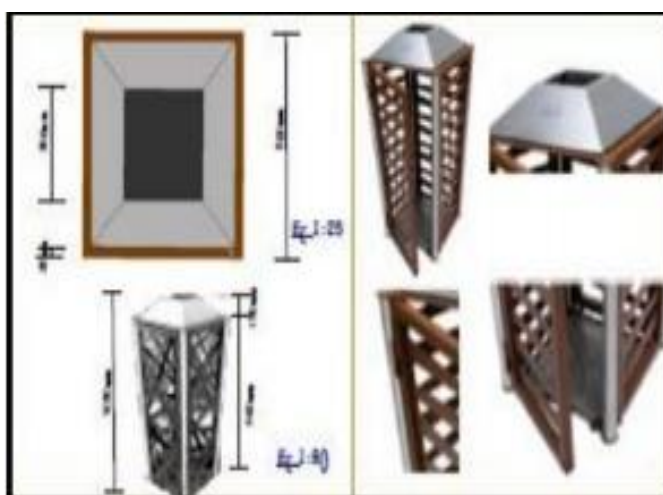
- Disposer moins et mieux : les espaces publics sont souvent encombrés par du mobilier urbain pour pallier une interdiction de stationnement par exemple.
- Rechercher une cohérence : il s'agit d'éviter les aménagements qui se font au coup par coup afin de pallier un dysfonctionnement ponctuel.

- Eviter de multiplier les modèles, les couleurs et les styles de mobilier,
- Donner une identité à la commune et mettre en valeur son patrimoine architectural et paysager
- Gérer le partage de l'espace : accompagner et fluidifier les circulations ; protéger les usagers, les éléments du bâti et le patrimoine végétal ; participer à la continuité des cheminements des différents modes de déplacement
- Embellir le cadre de vie : participer à l'amélioration du cadre de vie ; contribuer à l'identité de la commune ; harmoniser les espaces publics entre centre ancien et quartiers périphériques ; améliorer la qualité d'usage touristique



Mobilier de propreté et d'hygiène

- Poubelle



Description : une corbeille de forme trapézoïdale

Matériaux : acier inoxydable.

Dimensions : h 1050 500 500 mm

Contenance : 80 L

Vidage : ouverture latérale de la porte

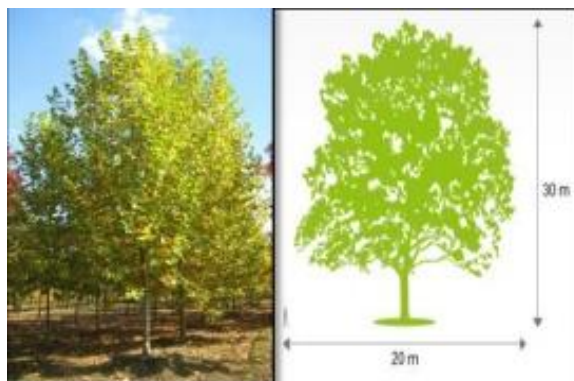
Fixation : fixation au sol par vissag

Les végétaux :

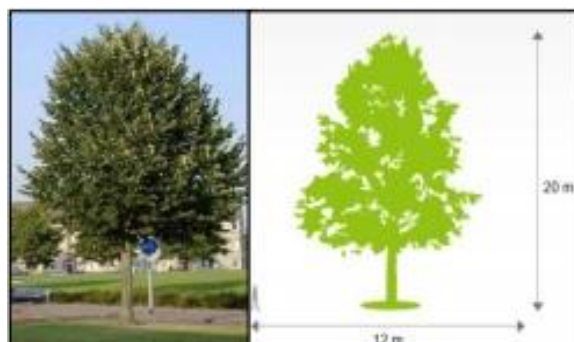
Les principaux objectifs

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

Platanus : est un genre d'arbres de la famille des Platanaceae qui comprend une dizaine d'espèces. La plus répandue est un hybride, le platane commun largement utilisé comme arbre d'alignement pour orner les places et les rues. Les platanes sont de grands arbres, pouvant atteindre de 25 à 55 m de haut, dont les caractéristiques générales diffèrent peu d'une espèce à l'autre. Ils ont une durée de vie assez longue.



- Tilleul argenté (*Tilia tomentosa*) :  
est un arbre d'ornement qui supporte bien la pollution. Il ne convient cependant pas aux



emplacements de stationnement à cause de la production de miellat par les pucerons qu'ils peuvent abriter. Les feuilles sont caduques, grandes, arrondies. De couleur vert foncé, elles deviennent jaunes d'or à l'automne. Le revers des feuilles est de plus blanc argenté. Les fleurs sont petites, blanchâtres et très odorantes. Le Tilleul argenté est un arbre majestueux apprécié pour son port arrondi, sa taille importante et ses belles couleurs d'automne

-BETULA pendula :

Les bouleaux sont des arbres de la flore locale qui peuvent s'adapter à beaucoup de milieux différents. ILS comptent parmi les arbres les plus décoratifs. Les bouleaux sont des arbres de la flore locale qui peuvent s'adapter à beaucoup de milieux différents. Ils comptent parmi les arbres les plus décoratifs.



Leurs feuilles sont caduques, petites et dentées, de couleur vert vif en été, elles prennent des couleurs jaunes à l'automne. Le tronc blanc brillant à brun rosé des bouleaux, leur belle silhouette, leur feuillage léger et leurs petites feuilles scintillantes qui prennent des coloris jaune à l'automne donne une impression de légèreté qui font de ces arbres de bons arbres d'ornement

-Les arbustes :

Seringat virginal : il s'agit d'une variété au port dressé. Le bois prend, dès la deuxième année, une belle couleur gris clair. Son exfoliation n'intervient que vers la moitié avec un limbe légèrement dentelé qui atteint jusqu'à 8 cm de longueur sur 4 cm de largeur. Le port général est celui d'un buisson de forme arrondi. Floraison : elle a lieu en mai-juin. L'arbuste se couvre de fleurs dès les premiers jours et pendant trois à quatre semaines. Les fleurs sont doubles, de couleur blanc pur, et très odorant. Elles sont groupées en petites grappes sur l'extrémité des pousses latérales et auxillaires.



L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite :

-Les recommandations :

Lorsque le trottoir est très large ou sur une vaste place, les personnes aveugles ou malvoyantes ont besoin de repères et d'information de localisation pour cheminer seules et trouver leurs destinations. S'il n'existe pas de surface qui constitue un guide naturel, des aménagements particuliers seront réalisés au sol : mise en place de bandes podotactiles, de rails de guidage de canne et de potelets contrastés.

-Implantation des bandes podotactiles/bandes d'éveil de vigilance

La bande d'éveil de vigilance : Les bandes d'éveil de vigilance sont des dispositifs tactiles destinés à alerter les personnes aveugles et malvoyantes d'un danger imminent sur leur cheminement, tels que traversée de chaussée, bordure de quai ferroviaire ou escaliers. Elles en détectent les reliefs au pied ou à la canne longue.

Implantation des bandes podotactiles : Les bandes podotactiles s'implantent sur les surbaissés de trottoirs, à 0,50 m du bord du trottoir, au droit des traversées piétonnes. Elles ont une largeur minimale de 42 cm et sont de préférence contrastées visuellement avec le revêtement du trottoir, afin de favoriser leur détection par les personnes malvoyantes. Le début des bandes podo-tactiles est toujours implanté à 0,90m du bord du trottoir pour permettre l'arrêt à temps de la personne malvoyante. Ainsi, dans les carrefours où le trottoir est arrondi, la bande podo-tactile reste parallèle au trottoir sur toute la longueur de la traversée piétonne matérialisée.

Les rails de guidage

Le rail de guidage est un dispositif de guidage au sol à l'usage des personnes aveugles ou malvoyantes permettant un cheminement sécurisé des voies. Les rails de guidage peuvent avoir plusieurs applications en rapport avec leur capacité à fournir une direction à suivre, à savoir :

- le guidage sur une trajectoire ;
- la localisation de points remarquables tels que point d'information, point d'arrêt de transport, entrée de bâtiment, passage piéton à l'écart du cheminement, etc.

## AIDES AUX FRANCHISSEMENTS DE VOIES

### DALLES PODOTACTILES OU CLOUS PODOTACTILES



**DALLE PODOTACTILE – Fonderies Dechaumont**

Fonte ductile – non glissant – Deux dimensions disponibles (Lxl) : 800x420mm ou 400x420mm, épaisseur 10 mm.



**CLOU PODOTACTILE – Accès +**

Acier zingué – Clous à frapper, visser ou sceller – Réalisation sur sol béton, enrobé, calcaire, ... Il permet de ne pas « dénaturer » un sol qualitatif contrairement aux bandes podotactiles en résine collées. Dimensions selon la norme NF P 98-351 : Ø de tête : 25 mm, Ø de tige : 7,85 mm, Ø moletage : 8,3 mm, hauteur de tête : 5 mm, longueur de tige : 16-18 mm (standard) ou 13 mm (courte), 11 stries.

### RAIL DE GUIDAGE



**RAIL DE GUIDAGE SYNTHÉTIQUE**

Rail permettant de guider la canne d'un aveugle au droit d'un passage piéton. Il facilite et sécurise sa traversée. Plaque de polyuréthane à coller, existe en noir ou en blanc. Dimensions : 815 x 150 ou 815 x 175 mm. Fournisseur : ABC Equipements Collectivités

### BALISE SONORE



**BALISE D'INFORMATION SONORE DÉPORTÉE « Sonopass » Argos Services**

Système d'informations sonores d'aide à l'orientation au niveau des traversées piétonnes diffusées par radiofréquence et programmées par un éditeur de texte par ondes bluetooth.

les matériaux et revêtements de sol

-La pierre :

La pierre de meulière, issue d'une roche siliceuse, est une pierre caverneuse. Très fréquemment utilisée en mélange avec le silex ou le grès pour la confection de façades bâties et/ou d'éléments de délimitation (murs, murets,...), même si ce n'est pas sa fonction première, les moellons ou cailloutis peuvent être récupérée et utilisée au sol, avec un scellement au mortier de chaux hydraulique naturelle, pour des aménagements au caractère patrimonial et exceptionnel (exemple du chemin J. Racine à Chevreuse). Les éléments de clôtures réalisés en meulière seront préférentiellement jointoyés à la chaux (bien beurrés)

-Asphalte :

Ce matériau est homogène, plein, non compacté, inaltérable aux intempéries et demeure plastique. Son fini est lisse tout en conservant des caractéristiques antidérapantes importantes.

. Ce matériau présente une connotation plus urbaine que le béton bitumineux. Le caractère étanche de l'asphalte empêche le développement de mousses. Le nettoyage mécanisé sera privilégié car il facilite l'évacuation des particules. Généralement noir, il devient gris sous l'action des UV

-Pavé :

Les pavés résines sont des éléments préfabriqués constitués par un agglomérat de résines synthétiques et de granulats de roches naturelles, en surface. Il s'agit d'une alternative au pavé pour des endroits à forte circulation. Caractéristiques techniques intéressantes pour de fortes sollicitations : trafic, adhérence,... Doit être utilisé pour de petits espaces ou pour des aménagements ponctuels. Epaisseur du produit : 0,5 à 0,8 cm. Il ne nécessite pas d'entretien ou très peu dans le cas de fortes sollicitations : nettoyage au jet d'eau

Les plateaux:

Un plateau est une surélévation de la chaussée s'étendant sur une certaine longueur et occupant toute la largeur de la chaussée d'un trottoir à l'autre. Il vise :

- le respect de la vitesse réglementaire;
- une lisibilité particulière de l'espace pour que les usagers adoptent des vitesses appropriées ;
- un équilibre entre tous les modes de déplacement en favorisant un



partage de la voirie dans des conditions de sécurité et de commodité surtout pour les usagers vulnérables. Les plateaux participent à la modération de la vitesse tout en présentant les avantages suivants:

- Grande adaptabilité de localisation et de dimensions.
- Efficacité aux carrefours, pour les traversées piétonnes et cyclables.
- Situé à hauteur du trottoir, amélioration du confort de la traversée par les piétons, notamment pour les personnes à mobilité réduite.
- Participation au marquage et à la mise en valeur de l'espace public.
- Situé aux carrefours, pas de réduction du nombre de places de stationnement.
- Plus doux que le ralentisseur de trafic (meilleur confort pour les transports en commun et les poids lourds).

## **Conclusion générale :**

Le présent travail entamé dans le cadre d'un mémoire s'organise autour de la question et la problématique de la dévalorisation et la marginalisation des centres villes anciens, son nécessité du renouvellement et sa participation au développement local et régional. Ceci nous a amené à définir certains concepts et notions relatives au renouvellement urbain, la requalification urbain ; la ville durable, et la notion de la centralité, établir un résumé de lecture territoriale et géographique dans laquelle on a étudié le territoire algérien, la région programme Nord-Ouest,

la wilaya et la commune d Oran , en basant sur les instruments d'urbanisme (SNAT, SRAT, , PDAU), et les grands orientations d'aménagement de chacun de ses instrument. Sur un deuxième niveau d'analyse, nous avons tenté de faire une analyse de la zone d'étude, partant de la morphogénèse et l'évolution de notre zone d'étude (cansetel) en mettant en relation l'espace et les évènements successifs opérés sur cet espace, ainsi qu'une lecture des éléments constitutifs de la forme urbaine (la typo morphologie), Ceci nous a permis de tirer certaines conclusions partielles et relatives à l'état actuelle , de son situation fonctionnel, ses contraintes à surmonter, et ses potentialités à valoriser. Mais elle no us a permis d'autant plus de ressortir avec une problématique.

Pour répondre à la problématique posée et dans le but d'affirmer l'identité et le caractère exceptionnel de quartier choisie , et améliorer le cadre bâti et le cadre de vie de ses habitants. Notre projet a touché certains aspects de la vie urbaine en intégrant les dimensions du développement et des villes durables dans leur plus simple définition, il a

- abordé la dimension sociale et environnementale en visant : la création d'un pôle urbain qui sera le centre de quartier. Dans un souci d'animer et de valoriser cette ville dortoir.
- Assurer la relation entre les entités existantes et le nouveau noyau (centre) Action de recollement.
- Prévoir des espaces verts, et des espaces dégagés, ainsi des points de repaires, pour une meilleure lisibilité et une meilleure orientation.
- Réaménagement des cites avec de espaces verts, publics, espaces et des aires de stationnement.
- La prise en charge des réseaux viaire et leurs hiérarchisations (voies, nœuds...etc.).
- Créer un nouveau type d'équipement contemporain dans la ville
- équilibre entre le nombre d'habitants et les espaces de loisirs accentué par le manque de loisir dans les zones résidentielles
- l'extension est de la ville.
- Créer un nouveau lieu de rencontre et de détente; valorisation de l'espace vert et l'espace public
- Participer à l'amélioration de l'image de la ville
- Renforcer les différents moments de soudure entre les différentes entités et notamment :
  - La relation ville/mer.
  - La relation ville /ville.

Donc, dans ce travail, on a essayé d'apporter une solution au problème pose

# Bibliographie

## Les ouvrages

Robert-Max, Antoni . Vocabulaire Français de l'Art Urbain. Cerema, 201

DUPLAY, Claire et Michel . «Méthode illustrée de création architecturale.» Moniteur, 1982. 52.

DUPLAY, Michel. Méthode illustrée de création architecturale. Moniteur, 1982.

Robert, Paul. Le Petit Robert de la Langue Française. PR1, 2006.

Robert-Max, Antoni . Vocabulaire Français de l'Art Urbain. Cerema, 2010.

RONCAYOLO, Marcel. La ville et ses territoires. Folio, 1997

## Autre documents:

Ministère de l'habitat et de l'urbanisme « projet de glossaire de l'urbanisme »» Juin 2011

Schéma régional d'aménagement du territoire (S.R.A.T), Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

journal officiel N°61.» journal de la republique algerienne, 21 octobre 2010

Benyoucef, Brahim. Analyse urbain: éléments et methodologies. alger: O.P.U, 2007.

Kevin Lunch .l'image de la cité.: Dunod , 1998

Lois 442-1 du Code de l'urbanisme français du 8 décembre 2005

## Sites internet

Ministère des travaux publics /[www.mtp.gov.dz/](http://www.mtp.gov.dz/) . 2008.

office national des statistiques <http://www.ons.dz/> . 2014.

[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr). 2014.

[www.facebook.com/ la v99ille Oran](https://www.facebook.com/la.v99ille.Oran)

