



Université d'Oran 2  
Faculté des Sciences de la Terre et de l'Univers  
Département de Géographie et d'Aménagement du Territoire

## **MEMOIRE**

Pour l'obtention du diplôme de Master  
En Géographie et Aménagement du Territoire  
Option : Gestion des villes et développement durable

### **Localisation des lieux d'intérêt dans l'agglomération oranaise**

**Les équipements et leur accessibilité**

Présenté et soutenu publiquement par :

**TABET Abdelkhalek**

Sous la Direction du Professeur Sid-Ahmed SOUIAH

Devant le jury composé de :

KOUTI Abdelaziz	Maître de Conférences A	Université d'Oran 2	Président
SOUIAH Sid Ahmed	Professeur	Université d'Oran 2	Rapporteur
DARI Ouassini	Maître de Conférences A	Université d'Oran 2	Examineur

Année : 2015-2016

## Introduction générale

On peut, dans un premier temps, considérer les équipements comme des lieux d'intérêt assurant, pour l'essentiel, une mission de service public (administration, finances, santé, sport, culture et loisirs...), afin de répondre aux besoins des habitants. Cependant, la notion « Équipements et services » est souvent plus large et intègre les équipements commerciaux.

Ainsi, du village à la grande la ville en passant par les petites villes et les villes moyennes, toute concentration d'habitations réclame la présence d'équipements et de services. La nature (type d'équipement) et la densité (Nombre/ha en milieu urbain dense ou nombre dans la commune considérée) des équipements présents dépendent de la taille (en nombre d'habitants), du statut du lieu considéré (Chef-lieu de wilaya, de daïra ou commune, mais aussi si elle est ville-centre, agglomération secondaire ou bourg rural). Cette présence tient compte bien sûr, et on le devine aisément, de la position de l'agglomération dans la hiérarchie urbaine (Grande ville, avec ou non des fonctions métropolitaines, ville moyenne, petite ville, agglomération rurale) permettant de cerner si les équipements et services présents sont à destination d'une clientèle locale, régionale ou extra régionale (voire nationale).

L'approche des équipements et services se fait de deux manières : ***selon le niveau d'équipement ou selon le type d'équipement.***

Le niveau d'équipement atteint permet aux habitants concernés d'accéder plus ou moins aisément aux ressources, en termes d'équipements et services, du lieu habité. On peut les classer comme suit :

- Equipements de base (ou minimal) :
- Equipements de proximité
- Intermédiaire
- Supérieur

*Des études ont permis d'identifier le niveau d'équipement et services à partir des quatre niveaux d'équipement : **minimal** (alimentation générale, Fruits et légumes, Tabac et journaux, école primaire, mécanique automobile, maçon, menuisier, plombier-*

*chauffagiste*) ; **de proximité** (*boucherie, boulangerie, bureau de poste, électricien, infirmier, médecin généraliste, pharmacie, peintre-plâtrier, salon de coiffure, Pompe à essence*) ; **intermédiaire** ; **supérieur**.

Si une zone réunit au moins 5 équipements de la gamme de proximité, elle peut accéder au niveau intermédiaire en complétant ses équipements par la présence de services aux particuliers (Police, Gendarmerie, contrôle technique automobile, Ecole de conduite, Pressing...), de commerces variés (vêtements, chaussures, articles de sport, meubles, électro-ménagers, supérette...), d'équipements de santé et de formation (Laboratoire d'analyses, crèche, CEM). Une zone qui réunit 50% des équipements de la gamme intermédiaire peut espérer gagner la strate de niveau supérieur en complétant ses services aux particuliers (Pôle ANSEJ, location de voitures, Agence immobilière...), ses commerces (produits surgelés, Poissonnerie, revêtements murs et sols...), ses équipements de formation (Lycée et centre formation professionnel...), ses équipements de santé (Cliniques, centre de santé, maternité, Médecins spécialistes, vétérinaire...) et ses équipements de sport, loisirs et culture (Piscine, salle omnisport, théâtre, cinéma, musée...).

Le niveau d'équipement atteint est à corrélérer avec la fonction de l'espace étudié.

Parmi les lieux d'intérêt on peut noter la présence **d'Équipements structurants**.

Que recouvre cette notion ?

Un équipement structurant est en principe présent dans un grand pôle urbain et qui dans un certain cas peut détenir le statut de pôle métropolitain à l'échelle nationale et qui suppose l'existence d'un certain nombre d'équipements, plus particulièrement dans les domaines de la recherche, de l'enseignement supérieur. Ce sont des structures qui attirent des « *emplois métropolitains supérieurs* », c'est-à-dire des cadres et un public étudiant de recrutement assez large selon les disciplines.

On retrouve, pour les grandes métropoles, un large panel d'équipements de ce niveau qui, additionné au Centre Hospitalier Universitaire, aux campus et aux laboratoires de recherche,... sont de nature à conférer à la capitale régionale un statut de pôle urbain métropolitain à l'échelle nationale.

Pour conforter la position de la métropole dans un espace national et répondre aux besoins de sa population, ces équipements à caractère métropolitain doivent s'accompagner d'autres équipements indispensables, dits « structurants » et qui se définissent par **leur rareté, leur spécialisation et leur rayonnement.**

#### **Les équipements indispensables pour prétendre au statut de**

##### **«Grande ville» comme dans le cas d'Oran :**

- Un centre-ville, dense et économiquement fort
- Un centre commercial régional : Médina Jdida à Oran
- De grands équipements culturels, traditionnels ou novateurs :  
*Le théâtre régional Abdelkader Alloula, conservatoire de musique Ahmed Wahbi*
- Les équipements d'enseignements supérieurs et spécialisés
- Des équipements sportifs spécifiques : *Piscine et stade olympiques*
- Les musées : *ex. : Musée d'Oran*
- De grandes cliniques privées : *Cardiologie, centre de dialyse...*
- Salle de cinéma
- Des équipements pour l'accueil de manifestations, séminaires, colloques, expositions, foires, salons,... : Palais des congrès, Centre de la Convention Ahmed Benahmed

#### **Les équipements métropolitains supérieurs, indispensables pour prétendre au statut de métropole régionale :**

- Le Centre Hospitalier Régional, Centre Hospitalier Universitaire :
- Les Centres et laboratoires de recherche et l'université : *CRASC, Agence Thématique Campus scientifique type Belgaïd*
- Une salle de spectacle à grande capacité : théâtre de verdure
- Un grand stade : *Stade 19 juin*
- L'hippodrome d'Oran situé à Es-Sénia, à la limite El Kerma

#### **Les équipements rares, ceux qui peuvent faire la différence dans la concurrence avec les autres métropoles régionales :**

- Le port de voyageurs et de marchandises
- Le port de plaisance
- Musée du Moudjahid ;



- Aéroport international
- Grande gare
- Représentation diplomatique (consulats)

Cette approche conduit à hiérarchiser les unités urbaines et pose le problème de l'accessibilité en tenant compte de la dispersion géographique et des localisations privilégiées.

Il est fréquent de s'intéresser aux aires d'attraction et l'accès aux équipements comme facteur de différenciation socio-spatiale.

L'approche que nous avons retenue a exigé de définir la notion de centralité et de cerner les facteurs qui la caractérisent. Ceci nous amène à mieux préciser ce qui est hérité par rapport à ce qui est émergent. Nous avons complété l'analyse par une étude de l'évolution démographique et les processus d'étalement urbain. Ces éléments permettent d'expliquer la présence voire la densification des équipements et bien sûr leur variété. Cette dernière impose le recours à des nomenclatures (ou classification) pour mieux apprécier la variété des lieux attractifs.

En outre, les multiples comparaisons entre les espaces, qu'ils soient centraux, péricentraux ou périphériques, demandent une étude très fine des localisations géographiques afin de mesurer la densification. Le recours aux outils informatiques (développement d'application et test des applications existantes), de télécommunication (transfert des informations du smartphone au serveur distant situé au CRASC) et de géomatique (Usage de QGIS, comme SIG ouvert). Cette démarche était incontournable dans l'étude présentée.

L'accessibilité aux équipements présents a été saisie par rapport au réseau de transport collectif. Afin de réaliser les tests d'accessibilité nous avons pris deux exemples : l'un sur l'itinéraire du tramway et l'autre sur la ligne de bus P1 qui va du pôle universitaire Belgaïd au Centre-ville (Lycée Lotfi).

## Problématique

Les extensions périphériques et périurbaines répondent à plusieurs préoccupations notamment en présence d'une urbanisation accélérée et quelquefois spontanée qui a des répercussions sur l'ensemble du tissu urbain. Ainsi les demandes en logements et les besoins en activités et services se sont fait sentir avec beaucoup plus de force.

La ville d'Oran à l'instar de toutes les grandes villes du pays, est confrontée à des problèmes de croissance urbaine qui se manifestent par un étalement spatial très important. En outre, cette métropole régionale est un pôle d'attraction économique et financier et constitue un carrefour éducatif et culturel.

Cette concentration de population notamment au cours de ces dernières décennies et que complique l'étalement urbain a été tellement importante qu'elle a engendré d'inextricables problèmes de logements, de circulation, de pollution, d'insalubrité et de présence, voire d'accès, aux équipements de toute nature.

Au lendemain de l'indépendance, les équipements existants se sont avérés insuffisants. Les nouvelles périphéries ont exigé des actions volontaristes de l'Etat pour qu'elles ne soient pas dépendantes des espaces centraux (Centre-ville et Medina Jdida) et péri-centraux. De nombreux équipements structurants ont été implantés en périphérie.

Le thème abordé dans ce mémoire traite de la question des équipements, de leur répartition géographique et de leur localisation précise. Cet objectif, s'il est atteint, doit nous permettre de répondre à plusieurs questionnements inscrits dans la problématique envisagée :

- Comment s'organise le tissu des équipements ? Observe-t-on des inégalités dans la répartition et variété des équipements ?
- L'accès aux équipements est de toute importance, il s'agira pour nous de voir dans quelle mesure le réseau de transport collectif peut faciliter ou compliquer l'accessibilité aux équipements.

## **Méthodologie**

Le sujet proposé s'inscrit parfaitement dans l'orientation du master "Gestion des villes et développement durable " dans la mesure où il aborde la question de la diffusion et des concertations géographiques des équipements et services dans les espaces centraux, péri-centraux et périphériques d'Oran, deuxième métropole urbaine algérienne. En outre, cette thématique pose en creux à la fois des problèmes de répartition des lieux d'intérêt et l'accessibilité aux ressources de la ville. Les méthodes et outils utilisés ont bénéficié d'une assistance des enseignants-chercheurs dans le cadre du projet de recherche domicilié au CRASC et dont le financement est assuré par la Direction Générale de la Recherche Scientifique et Développement en Sciences et du Développement Technologique (DGRSDT). Ce programme scientifique qui a accueilli deux étudiants en Master « Gestion des Villes et Développement Durable » fut une expérience enrichissante dans l'utilisation des nouvelles technologies de communication dans les approches géographiques. Nous tenons à remercier ici, Mr Nourine Rachid, MCA en Informatique, Directeur de l'Institut National des Télécommunications et TIC-Oran, Chef du projet de recherche, Sid-Ahmed Souiah, enseignant-chercheur dans le cadre du Projet et encadreur de notre mémoire de Master. Nous remercions aussi, Réda Bentata pour le développement informatique sous Android au niveau du Smartphone et d'une plateforme WEB pour l'accès aux données du serveur distant du CRASC.

### **Choix du thème : intérêt et objectifs du sujet traité**

L'avenir des villes dépend fortement des actions entreprises ou à entreprendre par les nombreux acteurs opérant dans la ville, à l'aide des informations dont ils disposent sur l'espace urbain ciblé. Qu'ils Interviennent à l'échelon d'un secteur urbain, d'un quartier, d'une commune, ou d'une agglomération, l'accès à l'information géo localisée est d'une nécessité impérieuse voire incontournable, informations qui pourraient être interprétées, analysées, mises à jour et faciliter toute prospective telle qu'exigée par les instruments d'aménagement et d'urbanisme.

***Ainsi les objectifs visés sont les suivants :***

- Montrer l'intérêt de l'analyse spatiale dans l'étude des mobilités par rapport à la diffusion des équipements.
- Structurer la base de données vectorielle pour les équipements et services dans un SIG ouvert de type QGIS
- Actualiser le plan urbain de la ville d'Oran
- Actualisation cartographique de tous les équipements de l'agglomération oranaise

***Plan adopté***

Notre recherche se structure en deux parties qui se décomposent en sept chapitres :

**PREMIERE PARTIE :** Approche théorique et présentation de l'agglomération oranaise

**CHAPITRE 1 :** Les lieux d'intérêt, comme ressources attractives, sont-ils producteurs de centralités ?

**CHAPITRE 2 :** Entre centralités héritées et centralités émergentes : quelles évolutions et quelles combinaisons ?

**CHAPITRE 3 :** Une nécessaire relecture des processus et rythmes d'urbanisation d'Oran.

- La croissance démographique : dé densification des lieux centraux et report démographique en périphérie
- Les processus d'urbanisation et de l'étalement urbain

**DEUXIEME PARTIE :** Les lieux d'intérêt : Classification, localisation et évolution.

**CHAPITRE 4 :** Classification des types de l'équipement et des services selon le rayonnement des lieux d'implantation dans l'agglomération oranaise

**CHAPITRE 5 :** Récolte et structuration de l'information : du tag par smartphone à la conception de base de données sous SIG

- Recueil d'information à partir des sources existantes : carte OSM et plan INCT
- Le smartphone, nouvel outil de géolocalisation des lieux d'intérêt
- Conception de la base de données sous SIG

**CHAPITRE 6 :** Concentration et répartition les lieux d'intérêt

- La concentration géographique des équipements et services
- Les facteurs de localisation

**CHAPITRE 7 :** L'accessibilité aux lieux d'intérêt à travers deux exemples (tramway et ligne P1)

Conclusion générale

## **Les outils méthodologiques :**

Les outils de recherche utilisés dans ce travail se présentent comme suit :

### **1. La recherche bibliographique :**

Elle concerne la collecte de documents, ouvrages, travaux de recherche, etc. se rapportant au thème, et ce dans le but de définir les différents concepts de base de notre travail afin de mieux appréhender le sujet abordé.

### **2. la collecte de données :**

C'est la constitution d'une banque de données concernant le sujet traité, pour cela il a fallu contacter tous les établissements et services concernés tels que : les services techniques de APC, URBOR, cadastre. Les informations recueillies auprès de l'office national des statistiques (O.N.S) sont tout aussi nécessaires : résultat du recensement général de la population et de l'habitat 2008 qui permis d'étudier l'évolution démographique dans l'agglomération.

#### ***Les relevés de terrain effectués***

Acquisition sur terrain, au sein des nouvelles périphéries, à l'aide d'une application de géolocalisation développée sur smartphone qui permet de « Tagguer » et caractériser les lieux d'intérêt.

Export les informations acquises par smartphone au format « KML » pour l'intégration dans QGIS (SIG ouvert et Open-Source)

Ensuite il a fallu structurer la base de données vectorielle pour les équipements et services sur un SIG open-source (QGIS) à partir des informations fournies par l'INCT, complétées par nos relevés terrain dans les nouvelles périphéries (Belgaïd, El Yasmine, El Nour etc.)

### **3. Traitement des données**

Actualiser le plan Urbain de la ville d'Oran, notamment en périphérie, par des traitements sous ENVI de l'image acquise par le satellite algérien ALSAT-2. Les traitements cartographiques ont été effectués sous l'environnement du SIG QGIS.

# **PREMIERE PARTIE :**

**Approche théorique et présentation de  
l'agglomération oranaise**

# CHAPITRE 01

## Les lieux d'intérêt, comme ressources attractives

### *Sont-ils producteurs de nouvelles centralités ?*

#### **Introduction**

La connaissance du milieu urbain et de ses équipements collectifs suscite un intérêt croissant, en raison de l'urbanisation accélérée que connaissent de nombreuses villes algériennes, et de ses effets sur la répartition géographique des équipements. et les dysfonctionnements liés à la répartition des infrastructures.

Pour corriger les déséquilibres constatés et assurer la satisfaction des besoins de l'ensemble des citoyens, le développement d'un réseau d'équipements collectifs cohérent et approprié s'impose. Tant que ce déséquilibre persiste, la marginalisation socio-spatiale s'intensifie et se complique avec le chômage et la pauvreté.

La ville se présente en de nombreux secteurs urbains très contrastés. Plusieurs facteurs sont à l'origine de ces contrastes : la composante sociale, le type d'habitat... Cependant un facteur, peu étudié, renforce les contrastes en milieu urbain. Il s'agit de la localisation des lieux d'intérêts où se concentrent services, commerces et équipements divers et variés. La forte présence de ces lieux d'intérêts confère à certains secteurs urbains plus de dynamisme et en font le siège d'une grande attractivité.

## **1. L'attractivité**

L'attractivité est une notion à la fois complexe et peu évidente qui mérite d'être précisée dans le cadre de cette étude. Pour commencer, il s'agit ici de l'attractivité territoriale et nous rattachons ce concept à la géographie.

L'attractivité représente la capacité d'un lieu à attirer ainsi qu'à maintenir des personnes ou des activités. Jacques Poirot et Hubert Gérardin la définissent comme étant « *la capacité d'un territoire à être choisi par un acteur comme zone de localisation (temporaire ou durable) pour tout ou partie de ses activités* ». Cette citation montre que l'attractivité relève de décisions tout comme elle apparaît comme le résultat de notre perception du territoire et de ses parties car elle influence nos choix. Un lieu attractif sera donc un lieu singulier où se concentrent des activités.

Cependant, l'accent est souvent mis sur la centralité urbaine en tant qu'objet signifiant. L'identité urbaine, la valeur symbolique, l'attraction commerciale exercées par les lieux centraux ont un fort impact sur les acteurs publics, privés et ordinaires.

C'est également autour du concept d'acteur que nous avons choisi de construire notre problématique afin de saisir la complexité des liens entre les logiques d'actions et la mise en place certaines centralités surtout lorsqu'elles sont émergentes.

Nous considérons donc que chaque acteur (aménageur, citoyen, commerçant, ...) est positionné dans un système complexe qui est l'illustration de jeux et d'enjeux mis en place dans le processus de production de la centralité.

Au-delà de la définition de la centralité et des acteurs urbains, on cherche à découvrir la symbolique et la sémantique qui se cachent derrière les lieux centraux afin de vérifier en quoi les pratiques et les référents spatio symboliques des acteurs ordinaires, des acteurs publics



ou privés confirment ou infirment que tel ou tel lieu est porteur de centralité. D'où notre intérêt pour les concepts suivants : perception, représentations et images urbaines

## **2. Réflexions générales autour des notions du centre-ville et de la centralité**

Les termes «centre», «centre-ville», «centre ancien», «centre historique», «centralité», s'imposent de prime abord lorsque nous abordons la question de la ville, de son organisation, de sa structure et de son fonctionnement. Si leur utilisation semble simple et quasiment incontournable pour l'analyse et la description de la ville, en somme de sa lecture, leur signification est beaucoup plus difficile à délimiter avec précision.

En aménagement, lorsque l'on parle de centre, il est généralement fait référence au centre-ville. C'est l'échelle la plus utilisée en urbanisme local. Il existe en revanche d'autres centres à d'autres échelles : la ville-centre d'une intercommunalité, la région centre d'un territoire national ou même international. Il existe donc une multitude d'interprétations de cette notion, selon qu'on se place, travaille à l'échelle communale, dans une communauté de communes ou à de plus larges périmètres d'étude. Dans notre étude, qui se restreint à l'échelle d'une agglomération, nous allons discuter de la définition du centre-ville. Fréquemment, le centre-ville ou « le centre de la ville » est clairement représenté sur les plans et les guides touristiques. Ses limites sont bien définies et il entre le plus souvent dans un cadre, sorte d'agrandissement qui se présente avec plus de force et plus de détails sur le restant de la ville

### **2.1. Le centre**

Pierre George et Fernand Verger définissent un centre comme le « *lieu d'exercice d'un pouvoir de décision et de domination, attirant les activités les plus performantes, étendant son influence à un territoire plus ou moins étendu...constituant sa périphérie* ». <sup>1</sup>

Afin de bien discerner ses caractéristiques pour ensuite identifier les possibles similitudes qu'il peut entretenir avec les centralités, nous devons nous interroger sur la pertinence de cette notion. Nous nous interrogerons ici sur ce que peut évoquer le centre-ville, comment peut-on le figurer et l'identifier. D'après les écrits sur le centre-ville, celui-ci est

---

<sup>1</sup> GEORGE Pierre & VERGER Fernand., 2004: "Dictionnaire de géographie " 8e Edition,PUF, Paris, 462p.

défini en un lieu précis souvent unique, alors que la double centralité peut exister et Oran en est un bel exemple, assez éloquent. De toutes les façons, Il n'existe pas une multitude de centres villes. C'est la concentration des activités (Equipements, services et commerces) qui en font la caractéristique principale et lui confère ce qu'on nomme la centralité, source d'une forte attractivité.

Examinons d'abord ce que signifie un centre extraverti. Il est défini géographiquement et possède un référentiel. Sa deuxième appellation empruntée à la physique pourrait être « centre de gravité d'une ville ». Situé le plus souvent au cœur du tissu urbain le plus dense, il n'a pas réellement de caractéristiques propres. Sa localisation est définie de façon assez arbitraire par les instances de décisions (mairie, office de tourisme, CCI). Cette absence de rigueur dans la définition n'est pas sans conséquence. Sans caractéristiques préalablement déterminées, sans réelle définition urbanistique, morphologique, la localisation du centre-ville [ou en tout cas l'image que l'on s'en fait] est assez vague. Difficile à imaginer sans l'avoir vu, il n'est souvent pas transposable d'un contexte urbain à un autre. Définir un centre sans trop de précision équivaut à le démarquer de ce qui n'est pas le centre, c'est-à-dire le « hors centre ».<sup>2</sup>

Ainsi, la ville est définie par son centre et tout ce qui est autour est caché. Cette vision orientée peut devenir dangereuse [au sens urbanistique] dans le fait que ce lieu soit grandement privilégié par rapport à d'autres [les hors centres] pour tout ce qui est aménagement, transport, activités, etc. Cela donne au centre-ville une situation géographique enviable. Cette dernière est souvent historique du fait de l'histoire de la création et de l'évolution de la ville à travers le temps. Ainsi on le localise plutôt au bord de la mer ou le long d'un fleuve ou d'une rivière, à proximité de bâtiments les plus anciens possédant une valeur patrimoniale incontestée et qui sont autant de lieux attractifs.

Ensuite Nicolas Lebrun présente ce qu'il nomme « le centre introverti ». Contrairement à l'extraverti, celui-ci est défini plus clairement, et ce, par son contenu.

Ainsi il existe dans beaucoup de villes européennes un centre-ville historique. Ce dernier rassemble tous les monuments d'importance, tous les bâtiments administratifs, religieux et politiques si ces derniers n'ont pas été délocalisés « hors centre ». Ces déplacements de lieux emblématiques et les conséquences qui s'en suivent feront l'objet de précisions ultérieures.

---

<sup>2</sup> Comme l'écrit Roger Caenen [1992], cela revient à faire de la ségrégation intra-urbaine.

Généralement, cette deuxième classe de centres peut aussi être définie par son accessibilité. Celle-ci est en effet plus importante car elle attire le visiteur à son arrivée en ville. Cela pose toujours le problème de la réduction de la ville à un seul contenu et par là même, à une assimilation et à une confusion entre la ville et son contenu. Si son centre-ville est classé comme historique on aura tendance à dire que la ville est historique, s'il est administratif qu'elle est remarquable par ses fonctions administratives, son pouvoir de commandement.

Le centre introverti est considéré par certains sociologues (Manuel Castells [1977,page 200], André Laurentin [1974, pages 131 à 144] comme lieu faisant place à la symbolique. Ainsi, selon eux, chaque personne peut avoir sa propre notion du centre-ville selon ses propres valeurs et ses pratiques de la ville. Par exemple, une société fortement empreinte de la religion, comme ce fut le cas au Moyen-âge en Europe, place le centre vers la cathédrale ou à défaut, à proximité de tout monument ayant une puissante valeur religieuse. Aujourd'hui, dans notre société, c'est le centre d'affaires qui est souvent considéré comme le centre-ville, notamment en Amérique du Nord (Le CBD : Central Business District) , car la finance est devenue une valeur importante.

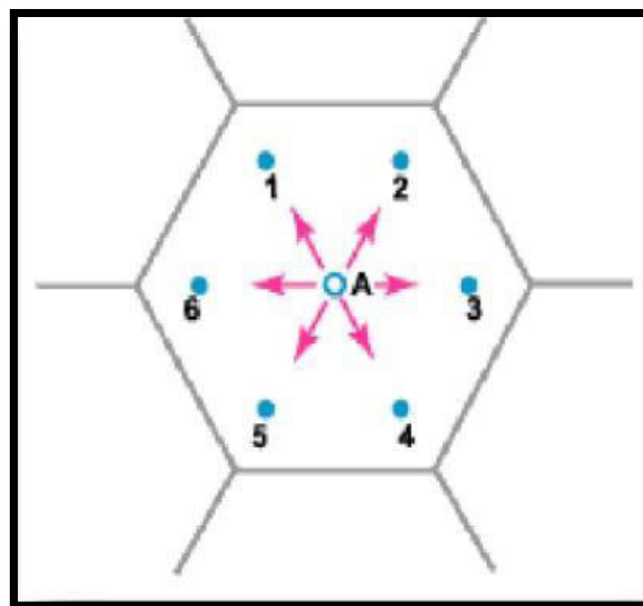


Figure 1 : le centre-ville selon la théorie des lieux centraux de W. Christaller

## 2.2. Centralité

Une centralité, contrairement à un centre n'est pas définie directement par un seul lieu. Cela peut d'abord s'expliquer par l'étymologie du mot lui-même. En effet, le suffixe de centralité, rattaché à une racine nominale est assimilé à une notion de propriété, de fonction. Ceci implique que nous pouvons définir la centralité comme le fait d'être [un] centre. Ce dernier est exprimé en un seul lieu alors que la centralité l'est plutôt par son contenu et peut caractériser plusieurs lieux. En effet, comme nous allons le voir par la suite, il existe une grande diversité de contenus et ainsi autant de centralités associées, et ce, au sein d'un même territoire, d'une même ville. Comme le souligne Jérôme Monnet dans son article : « la centralité est la qualité attribuée à un espace », il est toutefois vrai qu'un contenu possède toujours un contenant et, par voie de conséquence, une centralité peut être géographiquement localisée dans le centre [particulièrement d'un centre introverti], si ce dernier est le reflet d'un contenu bien spécifique et déterminé. Nous devons donc, à partir d'ici, bien faire la différence entre « le centre-ville » localisé en un endroit et « une centralité », localisable en plusieurs lieux. En effet, comme nous avons pu le voir, le centre-ville est toujours établi à un endroit particulier décidé arbitrairement. Une centralité urbaine possède aussi cette caractéristique, la différence vient du fait du caractère unique du centre alors qu'une centralité urbaine peut se répéter un certain nombre de fois au sein d'une même ville. Selon les spécificités de ces dernières, plusieurs centralités peuvent cohabiter sur un même territoire urbain.

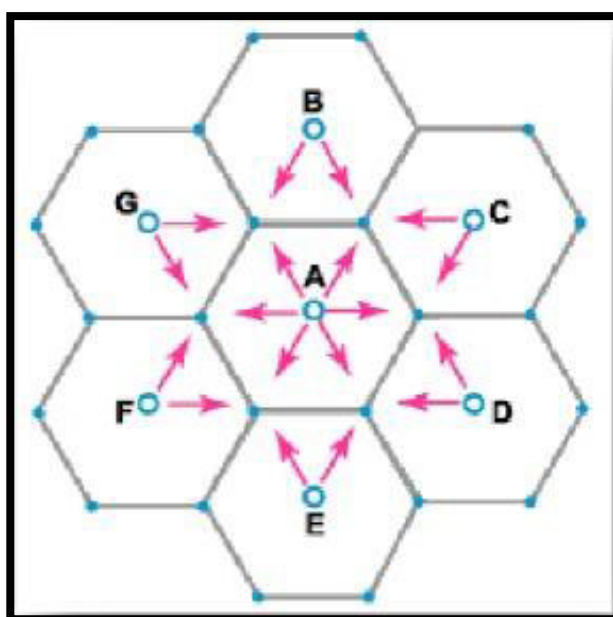


Figure 2 : les centralités selon la théorie des lieux centraux de W. Christaller

### 3. LES FACTEURS EXPLIQUANT LA PRODUCTION DE CENTRALITES

Nous avons brièvement défini dans la partie précédente ce qu'est une centralité et déjà identifié quelques-unes de ses caractéristiques. La principale est qu'une centralité n'est pas forcément unique et c'est ce qui la démarque du centre. Elle n'est pas non plus figée : elle peut évoluer dans le temps et dans l'espace. Enfin, lorsque plusieurs centralités se localisent sur un même territoire elles peuvent entretenir des relations de domination, de complémentarité permettant quelque fois de les hiérarchiser. Dans la deuxième partie nous développerons leurs différentes caractéristiques. Notre objectif final sera de trouver des outils permettant d'identifier une ou plusieurs centralités. Pour cela nous allons d'abord présenter les facteurs permettant aux centralités d'émerger ou de conforter leur rôle. Nous verrons que malgré des contenus différents elles possèdent à la fois des caractéristiques communes [les invariants] et des caractéristiques singulières voire spécifiques. Dans un second temps nous constaterons qu'une centralité est généralement dépendante de ses usagers et des instances décisionnaires de la ville. Enfin nous expliquerons ce qu'est le polycentrisme et sa généralisation de plus en plus frappante dans les agglomérations contemporaines. Les centralités sont issues de différents processus (urbanistique, géographique, politique) qui peuvent expliquer leur localisation, leur intensité ou encore leur contenu. Toutefois, bien qu'elles soient parfois différentes, on note l'existence de caractéristiques invariantes. Et ces caractéristiques ne sont pas toujours les mêmes au cours du temps ou ne possèdent pas

toujours les mêmes attributs. Ces facteurs expliquent aussi pourquoi les centralités ne sont pas omniprésentes sur l'ensemble d'un territoire donné alors que théoriquement l'ensemble d'une ville, d'une agglomération a un potentiel de centralité. Comme nous l'expliquerons, ce potentiel n'a pas toujours l'occasion de s'exprimer.

### **3.1. L'accessibilité, critère de localisation**

C'est un des premiers facteurs. Une centralité est un lieu de rassemblement, un endroit où les gens viennent travailler, s'amuser, se cultiver, dépenser leur argent. Ce sont des carrefours d'informations, d'idées, de marchandises. L'objectif d'une centralité est généralement de capter les flux lui permettant de conforter sa place ou de l'améliorer. Ainsi, Alain Bourdin [septembre 2003, page 76] affirme que « *la centralité est par définition un lieu accessible ou attractif où s'opèrent des échanges* ».

Ainsi elles se situent, à quelques exceptions près, à proximité ou sur de grands axes de circulation. Ces derniers sont différents selon l'agglomération où l'on se situe et n'ont pas non plus toujours été les mêmes au cours du temps. Ainsi, dans les années 60 et les trente glorieuses, lorsque « le tout automobile » est devenu dominant par rapport aux transports collectifs, l'accessibilité était réduite aux infrastructures routières et autoroutières. Peu importait la proximité ou non de la présence d'un métro ou d'un tramway. De plus, l'étalement urbain et les distances de parcours de plus en plus longues ont favorisé l'utilisation de la voiture. Le manque de place dans la zone dense de la ville a obligé le déplacement des centres commerciaux plutôt en périphérie, même raison pour les bases de loisirs et autres parcs d'attraction. Les zones d'activités et industrielles quant à elles, de par leurs activités, souvent bruyantes, parfois polluantes sont aussi reléguées loin des zones denses notamment celles constituées d'habitat. Les boulevards périphériques, les autoroutes ne sont jamais loin et des échangeurs sont créés. La volonté, rien de plus normal, est de vouloir attirer le plus de monde possible. Dans le cas d'une centralité commerciale, pour s'affirmer, celle-ci doit faire venir le plus d'acheteurs potentiels. Un moyen d'y parvenir est d'augmenter la zone de chalandise qui dépend directement des accès pas la route et créer et de réglementer d'importantes zones de stationnement. Dans le cas d'une zone d'activité, il faut pouvoir acheminer et expédier le plus rapidement les marchandises car le transport du fret par camion étant majoritaire, la proximité d'axes routiers est primordiale. On peut aujourd'hui affirmer que cette utilisation importante [et excessive] de la voiture a favorisé l'émergence de centralités de périphérie au détriment de celles situées plus profondément dans le tissu urbain. Il est sûr

qu'avant la seconde guerre mondiale, lorsque l'automobile n'était pas encore appropriée par un large public, les distances de parcours étaient nécessairement plus courtes. Les centres commerciaux de périphéries n'existaient pas. A cette époque, les grands magasins intramuros ou les commerces de proximité étaient largement majoritaires. Les rues que l'on pouvait considérer comme des centralités avec leurs boucheries, leurs boulangeries ou leurs magasins de vêtements ont commencé à disparaître avec l'apparition des nouveaux centres commerciaux. Voilà donc une preuve que les centralités ne sont pas figées, mais peuvent évoluer dans le temps et le niveau de développement. De nos jours de nouvelles préoccupations apparaissent comme l'écologie ou la rentabilité des déplacements en temps et en argent. Hier l'accessibilité se faisait par la voiture, aujourd'hui c'est par les transports en communs. Les temps changent, les mentalités aussi, la volonté de sauvegarder l'environnement et d'avoir un mode de vie durable se sont généralisés du citoyen lambda jusqu'au politique. De nouvelles lignes de transport en commun sont mises en service fréquemment en France et en Europe pour répondre à cette demande de plus en plus forte. Ces ouvertures se localisent généralement dans le tissu urbain le plus dense et excluent dans ces cas les centralités de périphérie. L'homme contemporain veut pouvoir se déplacer rapidement et de façon aisée d'un endroit à un autre. Les nouveaux transports en commun doivent donc être performants, fiables et respectueux de l'environnement. Or pour que les projets soient viables financièrement il faut qu'ils transportent le plus de monde possible, c'est donc dans les zones les plus denses qu'ils se réalisent et relient en général les centralités existantes et identifiées. Toutefois entre celles-ci sont tout de même créés d'autres arrêts qui sont en général porteurs de nouvelles centralités grâce à l'apport d'un nouveau flux important de personnes. On peut illustrer cette remarque avec l'axe du RER A en Ile-de-France. Ainsi, sur son parcours de très nombreuses centralités sont identifiées d'Ouest en Est : l'Université de Cergy [culture], La Défense [économie], Noisy-le-Grand [économie, commerciale], Noisy-Champs [culture], Val d'Europe [commercial, économie, loisir], Disneyland [loisir, transport]. Dans le cas de cette ligne, des centralités ont émergé grâce au RER [Cergy, Noisy-le-Grand, Noisy-Champ, Val d'Europe] et d'autres se sont renforcées [La Défense, Disneyland]. Ces dernières années, en plus de l'engouement pour une accessibilité propre, l'accessibilité universelle est aussi mise en avant. Les critères sont de plus en plus draconiens pour que les transports soient accessibles aux personnes à mobilité réduite (accès aux PMR). Pour cela les réseaux doivent mettre en place des aménagements spécifiques. Aujourd'hui toutes ces contraintes techniques sont prises en compte par les constructeurs ce qui permet aux plus

grand nombre de personnes de se rendre dans les centralités existantes. Ainsi, la localisation des centralités est fortement influencée par leur accessibilité. Dans la seconde moitié du 20<sup>ème</sup> siècle la voiture a permis l'émergence de centralités de périphérie accessibles par les autoroutes alors que ces dernières années [sans toutefois compromettre de manière visible les centralités de périphérie] la tendance revient à l'émergence de centralités moins périphériques, plus urbaines, intégrées au tissu de la ville et accessibles en transport en commun.

### **3.2. L'étalement urbain révèle des centralités oubliées**

L'étalement urbain est la production sans limite de la ville. Il n'y a pas de frontière rien, pour arrêter sa croissance. En dehors des effets négatifs comme la diminution des espaces agricoles ou encore l'augmentation des distances de transport, accompagnées de conséquences telles qu'une hausse de la pollution atmosphérique, nous pouvons tout de même identifier un effet morphologique majeur : l'absorption par l'agglomération principale des communes périphériques. Sans l'étalement urbain, tout village ou ville serait amené à rester isolé. Pour les grosses agglomérations, cela ne pose pas de problème. Elles regroupent toutes les activités permettant de vivre en quasi-autarcie : des entreprises, des loisirs, de la main d'œuvre et un territoire rural plus ou moins conséquents. Leur continuité dans le temps n'est pas remise en question, à moins qu'un changement radical ne se produise dans le mode de vie ou des activités qu'elles possèdent. Ce fut ainsi par exemple le cas dans les années 80-90, avec la fermeture les unes après les autres des mines de charbon du nord de la France. Des villes qui étaient autrefois prospères ont décliné. Heureusement, elles ont souvent eu le temps de pratiquer une reconversion de leurs activités et ainsi remonter la pente dangereuse sur laquelle elles étaient lancées. Aujourd'hui, on ne voit pas, à moyen ou long terme (malgré la crise), de tels changements bouleversants. Par contre, dans les villages situés près de grandes agglomérations une tendance est nettement vécue (même si il ne faut pas la généraliser) : l'exode des commerces de proximité, surtout dans les banlieues sensibles à contenu social peu favorisé. Après l'exode rural où des villages ont vu disparaître une partie de leur population, c'est aujourd'hui les petits commerces qui disparaissent, au profit des grandes surfaces des villes plus importantes. Leur « mini-centralité » s'efface au profit d'autres plus lointaines. Ces villes et villages deviennent des cités dortoirs pour les gens qui travaillent en ville, mais qui y font aussi leurs courses avant de rentrer chez eux le soir. L'étalement urbain tente de remédier, au moins partiellement, à ce portrait négatif de la petite ville de campagne.



Les centralités oubliées sont en effet peu à peu rattrapées par la forte urbanisation de l'agglomération voisine. Elles sont totalement absorbées par le tissu urbain et au bout de quelques années en font partie intégrante. Des centralités « *ont émergé dans des contextes[...] de rattrapage et d'inclusion dans l'aire urbaine de villes anciennes* » [SAINT JULIEN Thérèse & LE GOIX Renaud, 2007, page 12]. C'est avec cette assimilation que les tendances peuvent s'inverser, même s'il est vrai ce n'est pas toujours le cas. Comme nous le verrons ultérieurement, ce sont les usagers qui font et renforcent les centralités. Comme au théâtre un acteur n'existe pas sans public, en urbanisme une centralité n'existe pas si personne n'y va, soit pour se divertir soit pour y travailler ou faire des achats. La densité de population est donc très importante. Pour Catherine Baumont [1993, page 26] « *il existe un seuil de concentration spatiale [de la population] en-deçà duquel les économies d'agglomération jouent favorablement sur la rentabilité d'une centralité* ». Il est en effet rare qu'en rase campagne le potentiel de centralité se révèle important, à quelques exceptions près. Ainsi certaines gares de TGV (Macon, Bezanne, Aix) sont situées à plusieurs kilomètres de la ville qu'elles desservent, mais leur rôle de pôle d'échanges est tout de même important et incontestable. Enfin, si l'étalement urbain devient très important, deux agglomérations relativement éloignées au départ peuvent se rencontrer par la suite. C'est le cas avec Paris dont l'aire urbaine tend à en rejoindre d'autres. « *L'étalement urbain parisien se heurte désormais aux limites d'autres aires urbaines et des territoires de franges deviennent centralisés et multi polarisés* » [LARCENEUX André & BOITEUX-ORAIN Céline, 2006, page 20]. De nombreuses grandes villes algériennes sont dans ce cas, autour d'Alger, d'Oran, Constantine et Annaba, pour citer que les exemples les plus importants.

### **3.3. L'intégration urbaine, élément indispensable aux centralités contemporaines**

Comme nous l'avons vu précédemment, un éloignement des centralités s'est produit dans les années 70 avec l'utilisation en masse de la voiture. Les périphéries des zones urbaines sont été largement investies par l'offre d'espaces, au détriment de la relation de proximité avec la ville. Aujourd'hui ce n'est plus le cas dans les pays occidentaux. Comme le précise François Ascher [septembre 2003, page 22], professeur à l'IFU, les centralités deviennent maintenant les « *critères d'une qualité urbaine* ». Sans centralité, une ville est considérée sans intérêt, sans dynamisme, comme morte. C'est pour cela que les urbanistes essaient au maximum de les concrétiser dans leurs projets urbains. Selon Jean-Jacques Fournier [septembre 2003, page 47], président de l'Association Française des Villes Nouvelles, en milieu

urbain il est facile d'intégrer « *des équipements qui concourent à la création de centralité* ». Les centralités périphériques étaient comme isolées du reste de la ville par de grandes étendues agricoles. Depuis, l'étalement urbain, principalement résidentiel, les a rattrapées. Ce rattrapage n'a toutefois pas effacé la rupture urbaine qui existe entre ces différents usages [le résidentiel versus les activités, les industries, l'économie]. Cette rupture s'exprime surtout par une différence des formes urbaines. Un centre commercial, une usine, n'auront pas la même apparence qu'un lotissement pavillonnaire. Si autrefois ces préoccupations esthétiques et paysagères n'existaient pas, elles entrent aujourd'hui en jeu dans les cahiers des charges des projets, qu'ils soient urbains ou pas et en conséquence dans la réalisation d'éléments de centralités (équipements, bâtiments publics ou privés, infrastructures). Les études d'impacts sont de plus en plus demandées, notamment dans les dossiers de création de ZHUN. Celles-ci doivent analyser les impacts que peut avoir un projet d'aménagement sur le milieu dans lequel elles s'insèrent, si l'état initial du site est fortement modifié, négativement ou positivement et dans ce cas, les mesures qui sont prises pour y remédier. Les centralités brassent généralement une population nombreuse et peuvent être localisées sur un vaste territoire, ce qui n'est pas sans conséquence sur le quartier où elles sont implantées et sur leur voisinage. Par conséquent, une intégration urbaine sans nuisance est importante afin que le projet voit le jour ou qu'il soit bien accepté par la population. Pour cela, des recommandations architecturales et paysagères prenant en compte le bâti existant doivent être intégrées dans les documents d'urbanisme. Un traitement des espaces publics est aussi préférable afin qu'une harmonie du design urbain soit visible. Dans la continuité de cette réflexion, l'urbaniste essaye parfois de mettre en scène l'espace urbain dans le but de créer une centralité nouvelle. Il joue alors sur les éléments visuels et sur la pratique de l'espace par l'utilisateur. L'intégration de mobiliers urbains spécifiques, de jeux sur les couleurs, sur les formes, peut créer une originalité dans le quartier. C'est cette liberté de style qui peut mettre en avant un espace qui sera par la suite assimilé à une centralité. On a dit que l'homogénéité urbaine favorisait l'intégration des centralités, mais l'inverse peut aussi se réaliser. Dans ce cas, il faut que l'hétérogénéité soit appréciée par les usagers. Nous le verrons dans la partie suivante, mais le ressenti des usagers d'un espace peut conduire ou non à l'émergence d'une centralité. C'est ainsi que la qualité des matériaux des espaces publics et des bâtiments, est souvent de meilleure qualité que ce que l'on peut trouver autre part. Une centralité doit attirer le regard, être esthétiquement attractive. C'est une façon de se différencier de ce qui n'est pas un lieu central.

### **3.4. Les choix politiques**

Les décisions prises par les instances responsables de la ville ou des différents acteurs urbains (équipement, éducation, santé, urbanisme, industrie, commerce, etc.) peuvent être lourds de conséquences et peser fortement dans le choix de localisation, de contenu, ou encore d'intensité d'une centralité nouvelle ou existante. Ainsi, lors de l'élaboration des documents d'urbanisme, les élus envisagent l'aménagement à long terme du territoire local (PDAU, POS, etc.) et intercommunal. Cela implique la conception de règlements contraignants pour tous les projets situés sur les territoires concernés et par conséquent sur tous les lieux de centralités. Ils encadrent des règles, parfois strictes, que les aménageurs doivent suivre afin que leur travail soit compatible avec ces documents et qu'une validation soit possible. Les influences concernent la hauteur du bâti, l'aspect en façade, l'écoulement des eaux. Autant d'éléments techniques ou administratifs (règlement de ZHUN, financement) qui donneront raison ou pas au projet.

Même si ces contraintes existent, la ville ne doit pas rester figée ou être inactive. Elle doit être en développement continu. C'est en tout cas ce que peut souhaiter tout maire. Ce développement doit permettre l'épanouissement des habitants actuels, en attirer de nouveaux, répondre à la demande en locaux commerciaux. La recherche d'un équilibre entre logements et emplois contribue aussi à ce dynamisme urbanistique. Avant la réalisation concrète de ces nouveaux bâtiments, immeubles, équipement ou espaces publics, des études sont menées. Elles concernent des études de marché, des études de paysage, d'insertion urbaine, des études d'impact. Autant d'éléments qui doivent être pris en compte et contribuent à la naissance d'un bon projet et répondent aux attentes des élus. Pour fonctionner, la ville a besoin d'infrastructures performantes. Des équipements publics tels que bâtiments administratifs, centres sociaux, hôpitaux, équipements sportifs, lycées, sont autant de centralités potentielles car leur attrait peut être important. Ce sont des lieux où la vie communautaire peut se faire, des lieux de rencontre, de flux et de circulation. Tous ces critères sont pris en compte. De même, le choix du type de transport en commun à mettre en place pour améliorer un réseau peut jouer sur l'environnement urbain proche. Par exemple, si le parcours se fait en souterrain, dans le cas de la mise en place d'une ligne de métro, les aménagements urbains ne se feront qu'au niveau des stations de surface. Une ligne de bus à haut niveau de service ou un tramway, demandent quant à eux des aménagements conséquents, qui se feront sur l'ensemble du parcours et augmenteront la possibilité

d'émergence d'une centralité. Ainsi, les choix politiques concernant le fonctionnement et l'aménagement urbain ne sont pas sans conséquence et l'ensemble peut se révéler important. De même, les mandats politiques ont une durée déterminée à l'avance et généralement courte ou à la fin incertaine. Nous remarquons généralement que les hommes politiques ayant des responsabilités nationales ou locales, désirent laisser une trace de leur passage par un programme ambitieux. Il peut être totalement administratif, par exemple une réforme (santé, administration). Mais en général c'est plutôt quelque chose qui se voit, qui attire, qui a un impact fort sur la ville et au-delà. C'est donc souvent un bâtiment (musée) qui marque une centralité à lui tout seul.

### **3.5. Quelques contenus de centralités**

Comme nous avons pu le voir plusieurs fois dans notre démarche, plusieurs centralités peuvent exister ou coexister. Nous allons, ici, en citer quelques-unes et en donner les caractéristiques les plus saillantes.

#### **a) Commerciales**

Commençons par les centralités commerciales. Ce sont les plus courantes et les plus sujettes à des mutations comme le prouvent les changements enregistrés ces dernières années. Nous en avons déjà discuté dans la partie concernant la localisation des centralités. A partir du dernier quart du 20<sup>ème</sup> siècle elles ont migré vers les grandes périphéries des agglomérations. La clientèle a fait part d'une plus grande demande en diversité de produits. Pour y répondre, la réponse a été la création d'immenses complexes dans lesquels toutes sortes de magasins pouvaient s'installer : c'est la période des grandes surfaces commerciales. Ce changement a permis de concentrer en un même lieu des activités, parfois différentes (nourriture, jardinage, bricolage, jeux) qui autrefois était divisées ou regroupées uniquement par type d'activité (tous les magasins de bricolage dans un quartier, la nourriture dans un autre). De plus, l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages les amené à dépenser plus. Les stocks et les surfaces de ventes ont dû suivre l'augmentation. Or la place suffisante pour l'installation de tels complexes ne pouvait se trouver dans le tissu urbain existant. C'est donc en périphérie, principalement sur les terres agricoles, que les grands bâtiments commerciaux, accompagnés de leurs immenses parkings, se sont localisés. Cette délocalisation des activités commerciales en périphérie n'a pas été sans conséquence sur les commerces de la zone dense. Nombre d'entre eux ont fini par fermer leurs portes. Aujourd'hui la tendance s'inverse

par la remise en question de ces grands centres commerciaux et par une volonté de redonner vie aux commerces de proximité. Pour faire face à cette nouvelle concurrence, les grosses centralités commerciales de périphérie accroissent d'autant plus leurs offres qu'elles se diversifient. Aujourd'hui ce ne sont plus seulement des commerces alimentaires ou d'habillement qui s'installent. On voit de plus en plus de complexes de loisirs s'y greffer, comprenant cinémas multiplexes, chaînes de restaurants et hôtels. Des centres de loisirs tels des casinos ou encore des aquariums s'y installent. Pour rivaliser avec l'urbanité de la ville dense, la centralité commerciale essaie aujourd'hui de recréer une véritable ambiance urbaine. Elle souhaite que le client reste la journée entière sur son territoire, qu'il puisse trouver tout ce qu'il cherche, se détendre, seul ou en famille.

La ville algérienne a tendance à suivre ce même processus. A Oran, la grande surface commerciale ARDIS située à Haï El Nor, non loin de l'USTO (Université des Sciences et Techniques) s'inscrit totalement cette démarche de création de nouvelles centralités en périphérie de la ville.

Les centralités commerciales se sont donc tellement diversifiées qu'on peut se demander si elles méritent toujours ce nom qui rappelle leur première nature, aujourd'hui disparue. Ce sont des centralités générales aux contenus divers et mélangés.

## **b) Technologiques et scientifiques**

Ce deuxième type de centralité est rattaché à l'emploi de pointe, la formation supérieure et à la recherche. Par conséquent ses employés possèdent une formation parfois très diplômée. Or pour attirer cette main d'œuvre qualifiée et spécialisée, la centralité doit se faire remarquer des jeunes diplômés. Cette visibilité se fait par sa localisation qui se rapproche de celle des universités spécialisées dans le secteur professionnel recherché.

Ce sont des lieux de création, qui, comme les centralités commerciales, ont besoin de bâtiments de plus en plus grands pour mener leurs expériences et concevoir leurs prototypes. Ainsi, elles sont aussi souvent positionnées en périphérie. Cela est d'autant plus vrai qu'elles se rattachent généralement aux centralités industrielles qui ont pour objectifs de produire en grandes quantités les produits inventés. Ces deux centralités travaillent de concert et entretiennent entre elles des relations de proximité et de complémentarité comme nous le verrons dans la partie sur le polycentrisme.

### c) Touristiques et historiques

Ce sont souvent les plus anciennes centralités. Totalement urbaines, ancrées dans le tissu dense, elles portent parfois le nom de centre, centre-ville [de façon arbitraire]. Ce sont les plus vieux quartiers et comprennent des bâtiments anciens. Ces derniers, selon leur attractivité plus ou moins forte peuvent ensemble créer une centralité historique. En général ils s'accompagnent de musées, boutiques de souvenirs, restaurants et cafés, qui en font, une fois de plus, des centralités plus générales. Y sont aussi regroupés les bâtiments administratifs tels qu'hôtel de ville, palais de justice. En Europe, ces centralités se localisent aussi près des églises qui sont les bâtiments les plus anciens et généralement les mieux conservés. C'est pourquoi toute ville ou tout village [en France et en Europe] possède potentiellement une centralité historique. Même les villes nouvelles reposent sur un ensemble de villes et villages plus anciens et comprennent par conséquent plusieurs centralités historiques sur leur territoire. Pour Alain Bourdin [CERTU, décembre 1998, page 85] « *la centralité traditionnelle est une mise en scène de l'espace urbain* ». Le patrimoine qui la compose est en effet mis en valeur afin d'atteindre l'attractivité voulue, et ce, par des événements, des spectacles, des ambiances particulières. Nombre de villes et villages ne sont connus que pour leur festival au niveau régional ou national, sans pour autant avoir un patrimoine remarquable. Ces centralités sont généralement de taille réduite. La densité y est souvent plus forte que dans le reste de la ville, le bâti serré et on y retrouve une multifonctionnalité [commerces, bâtiments administratifs et culturels, musées].

**Conclusion :**

Le centre est un lieu unique d'une ville et est généralement désigné arbitrairement par les instances décisionnaires. La centralité est un lieu parmi d'autres, qui possède les caractéristiques d'être attractif, d'avoir une forte accessibilité ou encore une forte intensité urbaine. Les centralités peuvent se révéler de différentes manières. D'abord par le politique lui-même, qui par ses choix, peut influencer fortement la manière dont évolue un lieu. Ensuite, la localisation et l'intégration urbaine sont deux caractéristiques importantes. La localisation est directement liée à l'accessibilité. Une centralité doit attirer les plus grands flux de personnes mais aussi de marchandises selon ses fonctions. Ses fonctions sont diverses : culturelle, économique, commerciale, politique.

# CHAPITRE 02

## **Entre centralités héritées et centralités émergentes : *quelles évolutions et quelles combinaisons ?***

### **Introduction**

Dans ce chapitre nous souhaitons tracer les premiers contours de notre problématique en inscrivant notre recherche dans un modèle théorique de la réflexion urbanistique qui dépasse les simples relations centre-périphérie pour retenir l'analyse d'un modèle urbain à noyaux multiples où se manifestent plusieurs centralités qu'elles soient héritées (Médina Jdida et centre-ville) ou émergentes (Akid Lotfi, Haï Seddikia, Choupot, Les Castors...). Ces centralités font référence des pôles d'activités et de consommation dont les particularités territoriales ne sont plus à démontrer mais dont le contenu est à déterminer plus finement. Et c'est parce que nous sommes en présence d'une série de centralités que nous avons décidé d'opérer à une lecture historique pour comprendre de quelle manière la production de l'espace urbain de la ville d'Oran fait référence au centre tout en s'inscrivant dans une dynamique temporelle. Cela doit nous permettre de mettre en place un modèle dynamique, explicatif de l'évolution du centre et de la centralité de la ville d'Oran.

Sans lui, il nous semble que notre travail est vain, puisque le décodage escompté des représentations et des images urbaines du centre-ville et de la centralité d'Oran ne pourra être réellement clarifié que par rapport à ce référentiel spatial.



## 1. La double centralité héritée : *Le centre-ville de création coloniale et Mdina Jdida, le centre traditionnel.*

### 1.1. Le centre-ville d'Oran

Le centre-ville est inséré dans la structure semi radioconcentrique de la ville, composée de plusieurs boulevards périphériques (actuellement urbains) et de voies radiales convergeant vers le centre de la ville, limité à l'Ouest par la place du 1<sup>er</sup> Novembre 1954, au Nord par le Front de Mer et à l'Est par le Lycée Lotfi. Dans sa partie Sud, il ne s'étend pas au-delà de la rue Larbi Ben M'hidi (ex rue d'Arzew). Les espaces centraux et péricentraux régis par les recommandations de l'espace urbanisé de 1866 sont compris dans la zone limitée par le 1<sup>er</sup> boulevard périphérique, comprenant la ville nouvelle appelée Medina Jdida « ex village nègre, durant la période de colonisation » et la gare ferroviaire. Les villages agricoles de colonisation, qui étaient implantés dans un rayon de 6 à 20 Km, forment aujourd'hui sa périphérie. Sur la carte (01), apparait la structure semi radio concentrique du centre-ville.

Carte n° 01 : Situation du centre sur le territoire de l'agglomération Oranaise





**Photo n° 01** : Vue sur le Centre-ville côté « mer » à partir du Fort « Santa Cruz ». Source : Site web, Wilaya d'Oran

Le centre-ville d'Oran est très marqué par la diversité des activités commerciales de détail et les bureaux d'avocats et notaires, cabinets médicaux, les banques et assurances...

Le centre-ville est caractérisé par forte concentration de locaux d'habillement<sup>33</sup> et chaussures, l'entretien de la personne et les activités commerciales de loisirs, de luxe et de culture dans le secteur d'El-Emir surtout dans les axes principaux de centre-ville

- La rue Larbi Ben M'hidi, de la place des victoires jusqu'au boulevard Emir Abdelkader
- La rue des Aurés (Ex La Bastille)
- La partie ouest de la rue Khemisti et la partie sud du boulevard Emir Abdelkader avec une dispersion de ces mêmes locaux dans les rues adjacentes à ces axes.

---

<sup>33</sup> La catégorie « Habillement » est composé des sou-catégories :

- Vêtements (confection Hommes –Femmes – trousseau de la mariée ....
- Tissus (Hommes –Femmes)
- Chaussures et articles de cuir (chaussures et maroquinerie ...)
- Divers (layette- bonneterie et mercerie ..)

Les travaux de Sid-Ahmed Souiah et Ahmed Hamdaoui<sup>4</sup> précisent que la possession de la ville d'Oran s'est faite le 4 janvier 1831, après leur débarquement à Mers El Kébir le 13 Août 1830. Mais l'occupation militaire ne fut effective que le 17 août 1837. En effet, à leur installation, les Français découvrent une ville peu étalée, confinée dans la partie basse (Sid El Houari). Dans cette partie des édifices publics (préfecture, mairie et Hôtel des Finances) s'installent à proximité de la place Kleber (Hasni Boudali) non loin de la porte de Canastel. Ainsi jusqu'en 1860, les Français investissent les édifices existants et en construisent de nouveaux. C'est l'étroitesse du site et le besoin d'extension spatiale de la ville qui a imposé la valorisation des terrains grâce à leur aménagement rendant urbanisable le plateau de Karguentah. Ces aménagements importants ont mobilisé le génie militaire : ouverture de voies et comblement de ravins. Le 4 mai 1866, une décision ministérielle arrête le tracé d'une nouvelle enceinte de la ville qui inclut les espaces à urbaniser dans la ville haute. Les auteurs, Souiah et Hamdaoui, précisent que la nouvelle centralité va se constituer autour de places et par le tracé d'axes commerciaux et de circulation majeurs. Ainsi, la place d'Armes (place du 1<sup>er</sup> Novembre 1954) non loin du Château Neuf est reliée à la ville basse par la rue de Philippe et la rue des Jardins. Cette place accueille l'Hôtel de ville de style néo-classique (1886) encadré par deux superbes lions qui deviendront le symbole de la ville et l'Opéra de style Renaissance (italienne 1906).



Photo n°2 : Opéra d'Oran (S.A. Souiah, 2008)



Photo n°3 : Hôtel de ville d'Oran (S.A. Souiah, 2008)

---

<sup>4</sup> Sid-Ahmed SOUIAH et Ahmed HAMD AOUI, *Le patrimoine urbain hérité de la période coloniale : Appropriation et processus de réhabilitation du centre-ville d'Oran*, Cahier du GRAMAMO n°22 coordonné par Sid-Ahmed SOUIAH et Chantal CHANSON-JABEUR, Villes et métropoles algériennes, en hommage à André Prenant, pp. 125-137, Paris, Harmattan, 2015.

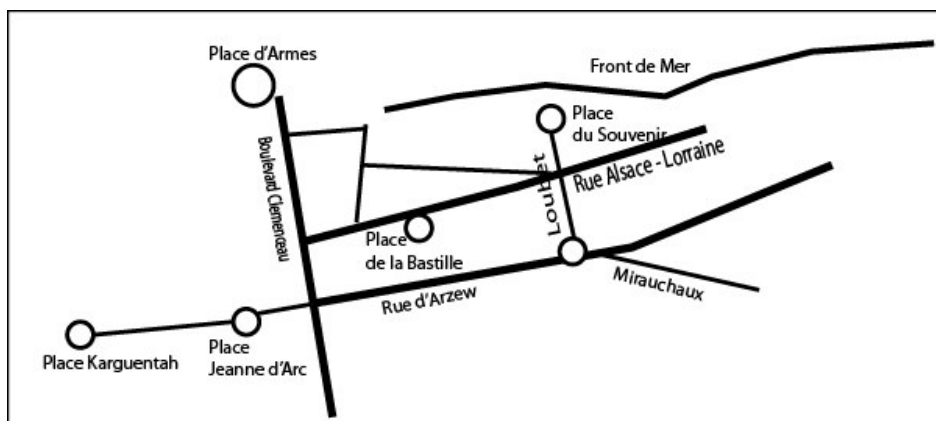


Figure. n°3 : Places et axes structurant le centre-ville d'Oran (Ville haute). Sources : S.A. Souiah, 2008

Les auteurs indiquent que de cette place part un axe important, boulevard Clémenceau (aujourd'hui Emir Abdelkader) qui croise d'autres axes tout aussi importants (Alsace-Lorraine aujourd'hui avenue Khémisti et rue d'Arzew). Un axe, planté de palmiers, celui de la Soummam, bute sur le Lycée Pasteur (1887) accueille hôtels, banques, cafés, brasseries et quelques immeubles de style haussmannien. Les rues Alsace-Lorraine et d'Arzew devenus des axes commerciaux forts s'ouvrent sur des places, comme celle de la Bastille accueillant la Grande Poste, Le Grand Hôtel et l'Église du Saint Esprit. Cette place permet l'accès à la rue de la Bastille, un marché de produits alimentaires en plein centre-ville, qui complète l'offre assurée par le marché couvert Michelet. La rue d'Arzew, axe commercial particulièrement fréquenté, s'ouvre sur la Place des Victoires, une place qui assure la liaison avec la butte des Mirauchaux et la place des Souvenirs, par le biais de l'avenue Loubet (Larbi Tebessi). Le front de mer dont le balcon, véritable réplique de la Promenade des Anglais de Nice, ne fut aménagé que tardivement à partir d'un viaduc gagné sur la falaise qui surplombe le port. Il est vrai qu'à cette époque la Ville, comme l'a observé Albert Camus, tournait le dos à la mer. L'aménagement du Front de Mer par la mise en place d'une structure en béton a permis cette belle façade maritime qui valorise le Centre-ville actuel et lui donne un cachet particulier. Au croisement du Boulevard Clémenceau et de la rue d'Arzew, un axe important est mis en place dans la configuration de la nouvelle centralité : le boulevard du 2<sup>e</sup> Zouave qui s'ouvre sur la place Jeanne d'Arc et qui accueille la grande Cathédrale du Sacré Cœur, réalisée par l'architecte Balu selon un style romano-byzantin. Sur la place Karguentah est érigée la Maison du Colon, non loin de l'ancien marché couvert de structure métallique, typique des villes européennes et qui fut détruit par un incendie. La place fut rasée, et un immeuble a été sur cet emplacement, qui défigure complètement cet espace et bloque la vue sur les hauteurs de la Ville. Cette décision rend difficile l'accès aux portes de Tlemcen et de Mascara et les liaisons avec les quartiers de Saint Michel et Médina Jdida en passant par l'Évêché, le Tribunal d'Oran et le Lycée Stéphane Gsell (Lycée El Hayat). L'urbanisation du nouveau centre d'Oran s'est effectuée dans la longue durée à partir des années 1880 pour se terminer au début des années 1950 par la clôture des travaux du Front de

Mer. Il montre une conception urbanistique originale et indique des styles architecturaux particulièrement riches et diversifiés qu'il est indispensable de restaurer dans la mesure où il s'agit d'un patrimoine à préserver pour les générations actuelles et futures. Le nouveau centre-ville, tel qu'il est conçu, les styles architecturaux qui le caractérisent, indique qu'il ne répondait qu'aux préoccupations et aux besoins des Européens. La centralité pour la communauté algérienne va s'établir ailleurs, autour de Médina Jdida. La ville coloniale était fortement ségréguée, elle se matérialisait aussi par le dédoublement de ses espaces centraux, l'un pour les Européens (le nouveau centre-ville) et l'autre pour les Algériens (Médina Jdida).

### **1.2.Médina jdida**

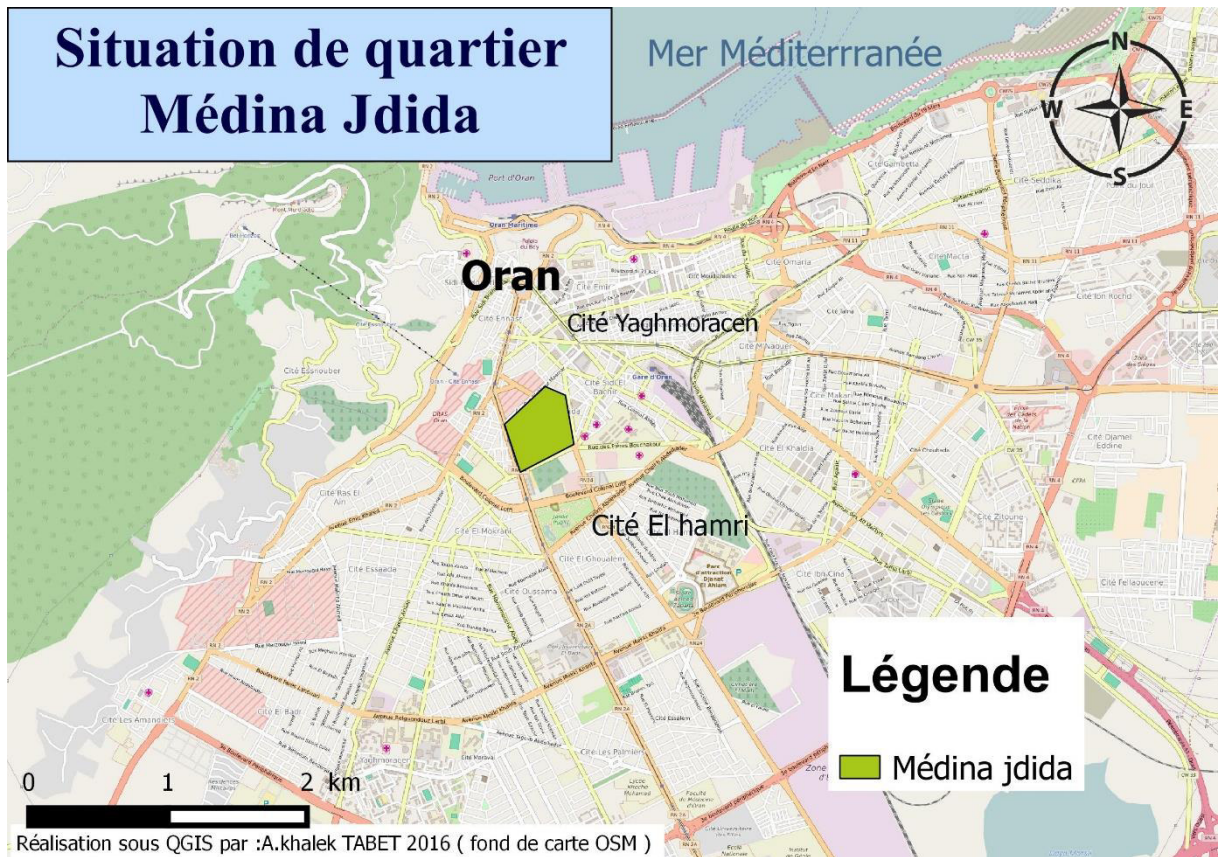
L'actuel quartier de Médina Jdida, juste à la limite sud de l'enceinte urbanisable de 1866, est résultat des premières extensions de la ville européenne, suite à l'application très tôt de la politique de regroupement des populations musulmanes. Les travaux de Bouziane Semmoud et Saïd Mokrane sont d'une grande richesse surtout qu'ils se sont déroulés dans un intervalle de temps de plus de trois décennies.

Oran est un cas représentatif de ce type de centralité car il a été recensé de nombreux établissements commerciaux, dont 73,7% se situent au sein du quartier de Médina Jdida. De ce fait, on peut conclure que le passé historique et la localisation stratégique de ce quartier jouent un rôle important dans son attractivité. Ainsi, la densité commerciale est élevée au sein de Médina Jdida comme nous l'avons cité plus haut ; l'activité commerciale est partout présente.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Rouan Serik Selma, 2014 : LES GALERIES MARCHANDES, GRANDES ET PETITES SURFACES COMMERCIALES à ORAN, Magister en géographie, Université d'Oran p77





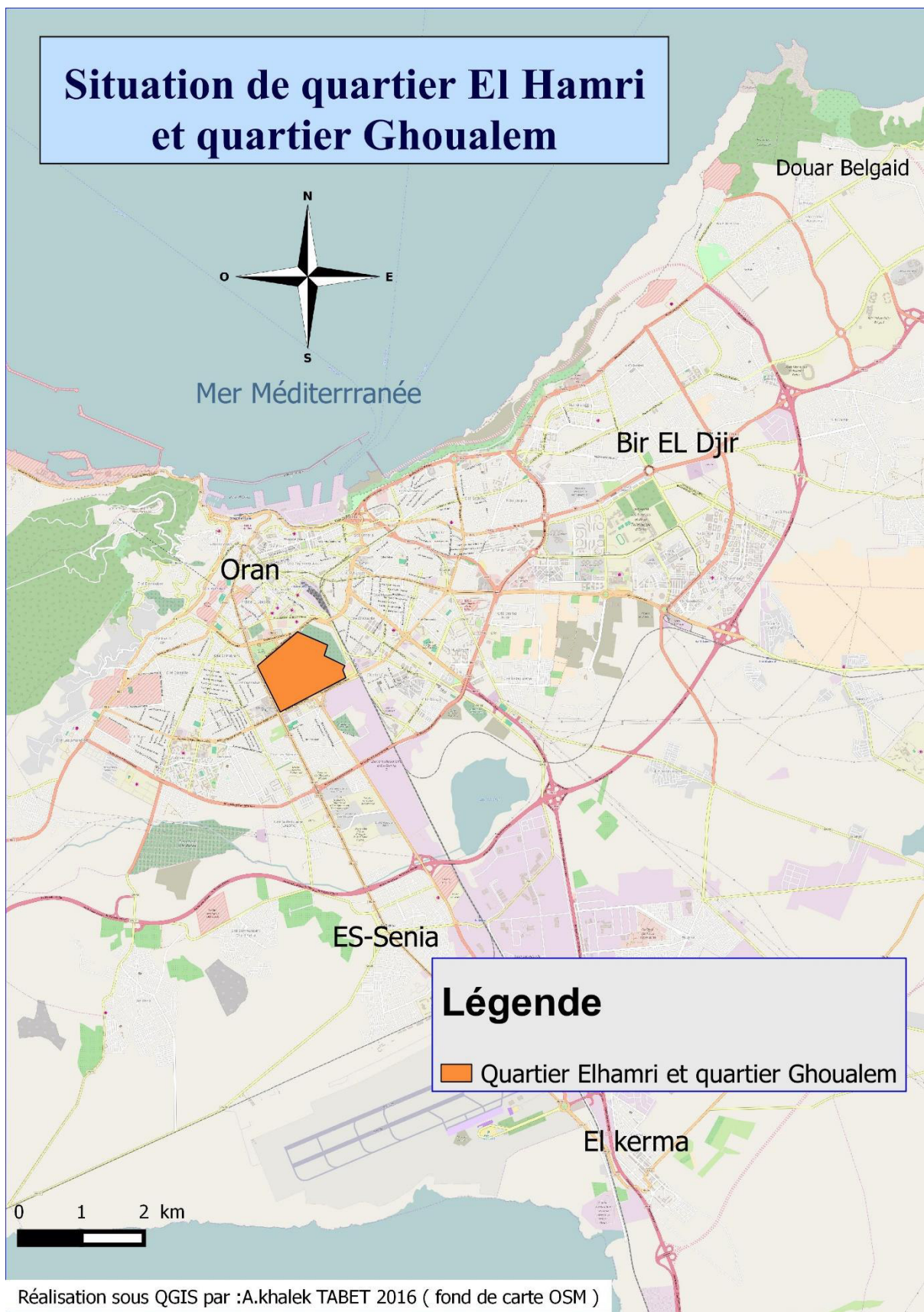
## 2. Les centralités émergentes

### 2.1. Les quartiers d'EL Hamri et El Ghoualem (Médioni)

Ce sous-secteur est composé de deux quartiers : Hai El Hamri, Hai El Ghoualem. Il est caractérisé par de grandes emprises d'équipements : palais des sports, palais des expositions, jardin public, cimetière chrétien, stade Zabana, Parc de loisirs, ainsi que par de nombreux activités et entrepôts. Il comprend en son centre une zone d'habitat individuel, souvent de type *haouch*.

Ses équipements font de ce sous-secteur le principal pôle de loisirs et de sports de la ville d'Oran qui sera bientôt détrôné par le pôle Belgaid quand le complexe sportif sera terminé.

On y rencontre le marché du vendredi et la présence d'un marché couvert de fruits et de légumes et une forte concentration de commerces liés à la construction (faïences, plomberie-sanitaire, revêtements de sols et de murs...).

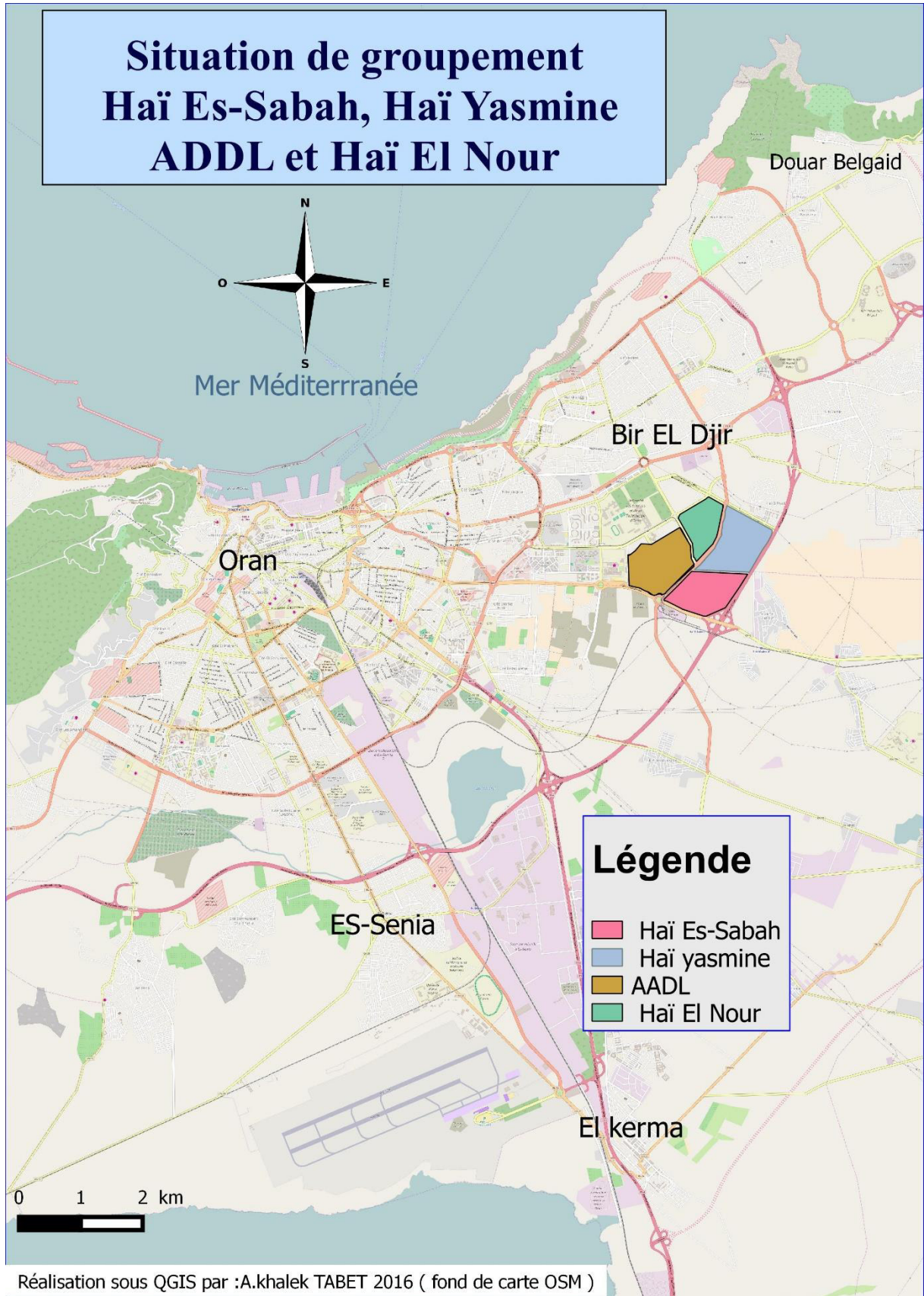


## **2.2.La groupement de Hai Essabah et Hai Yasmine, AADL Hai En Nour :**

Elle connaît actuellement une grande dynamique et une forte mobilité de ses habitants. Ce groupement situé au sud-est d'Oran a accueilli un important programme de logements étatiques et de promotion privée.

C'est un nouveau programme d'habitat réalisé par des différents opérateurs immobiliers (CNEP, OPGI, LSP, Promotionnel ...) on a trouvé quelques équipements comme les équipements administratifs (annexe de l'APC, SEOR .....), les équipements sanitaires, l'Hôpital 1<sup>er</sup> novembre, et un grand centre commercial ARDIS. Cette zone a l'avantage d'être traversée par la ligne du Tramway, améliorant ainsi son accessibilité.





**Quelques équipements présents dans cette zone :**

**a- Les équipements éducatifs**



Photo N°04 : école primaire ADL



Photo N°05 : Faculté des sciences humaines

**b- Equipement sanitaire**



Photo N°06 : Hôpital 1<sup>er</sup> Novembre

**c- Equipement administratif**



Photo N°07 : Annexe APC Hai El Yasmine



### 2.3.Quartier les Castors

Autrefois quartier résidentiel, constitué de villas individuelles, le quartier des Castors a connu, ces dernières années, une mutation importante qui a introduit de nombreuses activités commerciales et des élévations de niveaux (immeubles à plusieurs étages).

Carte N°05 : Situation de quartier les Castors.



Le quartier se caractérise par la diversité dans la répartition des activités commerciales et offre également quelques spécialisations dans différentes rues adjacentes : commerces liés à l'automobile, matériaux de construction, plomberie-sanitaire, électricité.

La photo n°6 ci-dessous montre le degré de spécialisation de certaines rue des Castors avec la pratique très répandue de la vente de pièces de rechange automobiles. On y rencontre aussi le commerce de gros de produits alimentaires, et on peut trouver une niche curieusement

bien développée des vêtements. Ceci n'empêche pas la présence de commerces en électroménager certains commerces de luxe.



Photo N°08 : les locaux de pièces de rechange automobiles

### Quelques exemples d'équipements dans le quartier des Castors

#### a- Equipement éducatif :

Le quartier dispose de trois établissements éducatifs : l'école primaire, le CEM El-Hakim Benzerdjeb et le lycée Mustafa Haddam



Photo N°09 : CEM Al-Hakim Benzerdjeb



Photo N°10 : Lycée Mustafa Haddam

### a- Equipement Sanitaire

Le quartier Les Castors souffre d'un manque en équipements de santé publique, à l'exception des cliniques privées, chirurgiens-dentistes, qui font partie des professions de la santé. Les résidents sont obligés de se déplacer dans les quartiers voisins pour accéder aux soins.



Photo N°11: Clinique chirurgien privé



Photo N°12 : Clinique de la vision privé

### b- Equipements religieux : dans le

quartier on relève la présence de trois mosquées et de quelques écoles coraniques

### c- Equipement sportifs : un complexe sportif de 5,8 hectares est de tout de même présent à la satisfaction des résidents du quartier (Basket, Hand Ball et Foot Ball)

## 2.4.Quartier Akid Lotfi et Haï Khémisti

Le quartier AKID LOTFI est un quartier récent, il a commencé à se structurer à partir d'un site vierge, suite à un imposant programme de logements collectifs et offrant un potentiel inégalé au niveau des RDC d'immeubles pour abriter des activités commerciales et des services. Il a connu une dynamique urbaine très rapide, notamment depuis l'aménagement de la double voie rapide ORAN-BELGAID et l'arrivée du Méridien et du Centre de la Convention Mohamed BEN AHMED. C'est à présent un quartier très animé et très fréquenté où il est possible de trouver, restaurants standing, Fast-Food, Pizzeria, café et une activité commerciale très diversifiée (habillements, chaussures, téléphonie, drogueries, électroménager, meubles...) et de nombreux services (photographes, salon de coiffure,...).

Quant au quartier de «Khemisti», sa naissance remonte à la période coloniale. Anciennement dénommé «Fernand ville», il se présentait comme un noyau ancien composé des résidences à un niveau, souvent de type haouch, qui accueillait dans la partie Nord les familles autochtones de couches peu aisées tandis que le côté Sud il maintenait une activité agricole vivrière mêlée à des habitations illicites appelé «Douar Es-saktine».



Ce quartier a connu des extensions urbaines massives après la période coloniale marquée par les habitats individuels issus de programme de lotissement et coopératives immobilières, peu après la loi sur les réserves foncières communales de 1973 (RFC).

### Les Equipement présents dans les deux quartiers

Tableau n°1 Les Equipement présents dans les deux quartiers

	administrative		culte		Educatifs		Collectifs		Sanitaires		Sportif		Loisir		TOTAL	
	N°	%	N	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
Hai A-Lotfi	2	40	2	40	9	64	1	100	4	67	2	100	1	100	21	60
Hai khemisti	3	60	3	60	5	36	/	/	3	33	/	/	/	/	14	40
Total	5	100	5	100	14	100	1	100	6	100	2	100	1	100	35	100

Source : MELAH Laila, OURAD Imane,2015



Photo N°13 : Poste Hai AKID Lotfi



Photo N°14: Annexe APC khémisti

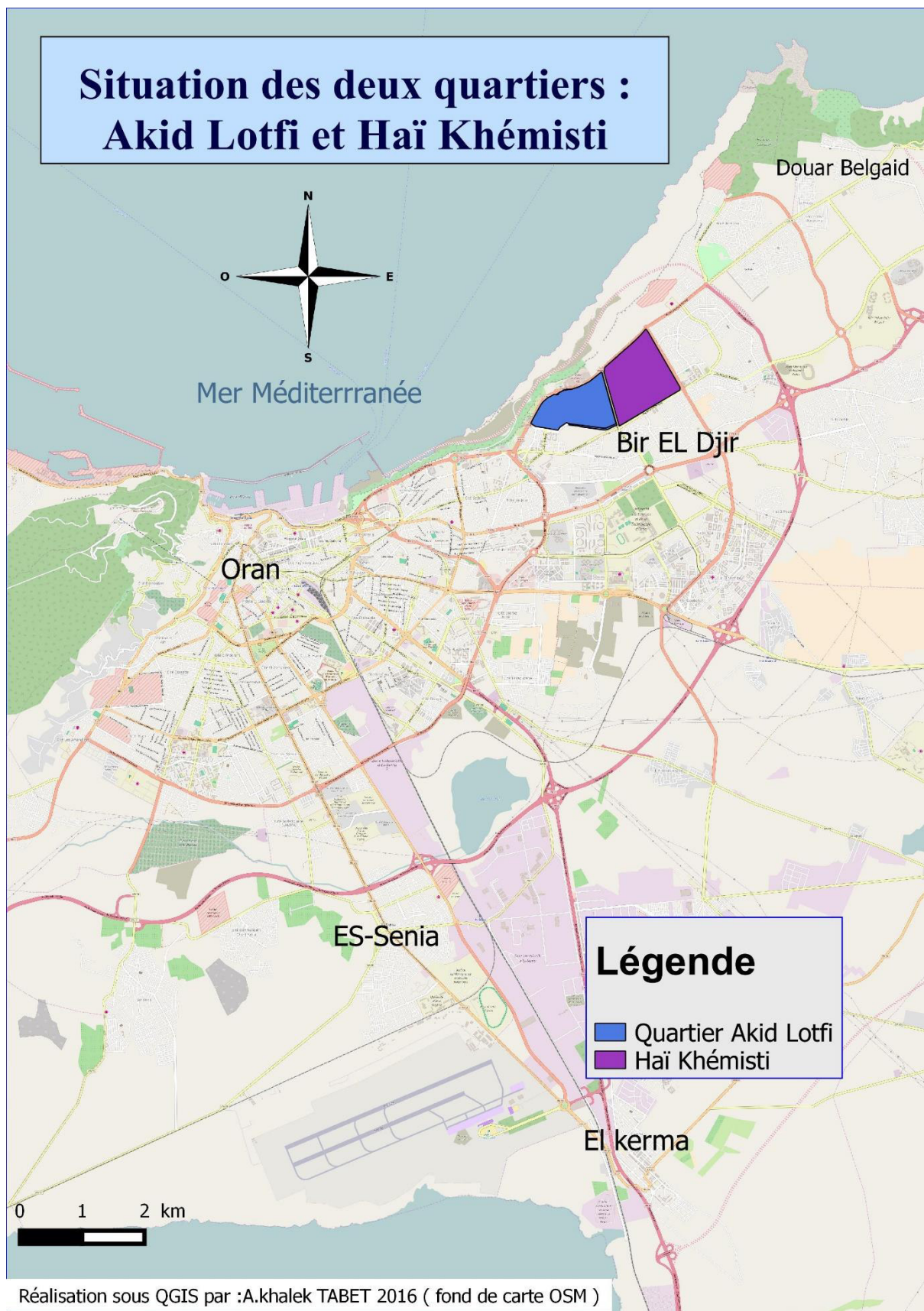


Photo N°15 : Centre culturel islamique



Photo N°16 : Mosquée El Qods

Carte N°06 : Situation des deux quartiers : Akid Lotfi et Hai Khémisti.



## **Conclusion :**

La ville d'Oran a hérité d'une double centralité (Centre-ville et Médina Jadida), qui aujourd'hui se voit compléter par des centralités émergentes en périphérie (Akid Lotfi, Haï Seddikia, Haï Khémisti, Hai Es-Sabah...) ou dans des quartiers jadis à fonction résidentielle uniquement (Castors, Choupot, El Hamri...). Qu'elles soient héritées ou émergentes, ces centralités connaissent des mutations profondes dans leur variété et leur densité. La restauration rapide semble occuper une place choisie avec un design, des devantures attractives et un décor de plus en plus soigné où il est possible d'accueillir à la fois des familles et des couples. Les commerces d'habillement et de chaussures essentiellement ravitaillés par des produits d'importation ont un effet attractif certain et occupent une bonne place parmi les commerces présents.

Ces mêmes centralités se renforcent grâce à la présence des équipements (Centre hospitalier universitaire, Hôpital des enfants, cliniques, Palais des Congrès, Hôtels, Equipements sportifs, Equipements administratifs et socio-éducatifs...). Ces centralités rayonnent sur les morceaux de ville à fonction résidentielle uniquement. Elles diminuent les dépendances aux centralités héritées et animent les nouvelles périphéries. Les grandes surfaces commerciales du type ARDIS (Haï El Nour), RITAJ MALL (El Hamri) et Lypercity (Es-Sénia), à la fois centres commerciaux et espaces de loisirs accentuent le pouvoir attractif de ces nouvelles périphéries et les animent.



# CHAPITRE 03

## **Une nécessaire relecture des processus et rythmes d'urbanisation d'Oran.**

- **La croissance démographique : dé densification des lieux centraux et report démographique en périphérie**
- **Les processus d'urbanisation et de l'étalement urbain**

### **Introduction**

Oran est une ville qui a connu différentes vagues d'occupation et de colonisation (arabe, espagnole, ottomane et enfin française). Elle a été plus particulièrement marquée par la colonisation française qui a guidé son évolution urbaine à partir du plateau de Karguentah, lorsque le centre de la ville basse s'est déplacé sur les hauteurs. Médina Jdida a été lotie durant la période coloniale. Notre objectif dans cette recherche n'est pas de raconter l'histoire urbaine d'Oran, mais il s'agit de déterminer les forces urbaines qui, au demeurant, ont organisé et modelé l'espace urbain d'Oran depuis l'ère coloniale jusqu'à aujourd'hui. Nous examinerons la période coloniale, mais nous nous attarderons plus particulièrement sur la période postindépendance, période durant laquelle l'espace urbain oranais a connu des bouleversements profonds, notamment en périphérie.<sup>6</sup>

Le groupement d'Oran occupe une position stratégique au niveau de la wilaya. Cet espace est confronté à une série de problèmes, dont l'accroissement démographique non maîtrisé (visible sur les hauteurs du Murdjadjo) et étalement urbain démesurée. La périphérie du groupement, a connu des changements significatifs ces deux dernières décennies du fait des imposants programmes de logements et d'équipements qui n'ont pu trouver de place dans les espaces urbanisés de la période coloniale. Une mobilité résidentielle inégalée a pu se produire et qui a occasionné une dé densification des quartiers centraux et péricentraux pendant que les nouvelles périphéries, surtout de la partie orientale de la ville, ont accueilli une importante masse démographique.

---

<sup>6</sup> TRACHE S. M, 2010 "Mobilité résidentielle et périurbanisation dans l'agglomération Oranaise" Doctoral d'Etat, Oran

# 1. La croissance démographique : dé densification des lieux centraux et report démographique en périphérie

## 1.1. L'évolution de la population par dispersion selon RGPH (1987, 1998, 2008) :

Tableaux N°2 :L'évolution de la population par dispersion selon RGPH (1987, 1998, 2008) :

Communes	Désignation	RGPH 1987	RGPH 1998	RGPH 2008
Oran	ACL Oran	605469	634106	609014
	AS Canastel	1425	A fusionné avec ACL	
	AS Pont Albin	4736		
	Zone Eparsé	550	0	0
	<b>Total commune</b>	<b>612240</b>	<b>634106</b>	<b>609014</b>
Bir El Djir	ACL Bir El Djir	6479	68302	136079
	AS Hai université	1910	A fusionné avec ACL	
	AS Douar Belgaid	874	1661	13626
	AS Douar Ben Daoud	8402	Ont fusionné avec ACL	
	AS Hai Emir AEK	1279		
	AS Kenz El Manar	-	1266 Nouvelle AS	A fusionné avec AS Belgaid
	Zone Eparsé	1798	1800	2446
<b>Total commune</b>	<b>20742</b>	<b>73029</b>	<b>152151</b>	
Es Senia	ACL Es Senia	16602	29831	43685
	AS Ain Beida	10493	26893	39064
	AS Cité 4 chemins	1636	2650	1718
	AS Cite LOFA	1541	A fusionné avec ACL	
	AS Ct Cherif Ben Yahia	1759	2653	9178
	AS Bouamama	-	-	1179
	Zone Eparsé	2718	2770	2104
	<b>Total commune</b>	<b>34749</b>	<b>64797</b>	<b>96928</b>
Sidi Chahmi	ACL Sidi Chahmi	5271	14413	22680
	AS Sidi Maarouf	3726	4929	18275
	AS En Nedjma	4352	33130	51665
	AS Emir AEK	-	2921 Nouvelle AS	5697
	AS Cave	-	225 Nouvelle AS	1441
	AS Harket Ahmed	-	-	2134
	Zone Eparsé	3662	3239	2606
	<b>Total commune</b>	<b>17011</b>	<b>58857</b>	<b>104498</b>
El Kerma	ACL El Kerma	7606	9441	17705
	AS Cite Amel	-	1544 Nouvelle AS	2581
	AS Hamoul	-	1118 Nouvelle AS	1342
	AS Zone industrielle	-	138	102
	Zone Eparsé	1229	1396	-
	<b>Total commune</b>	<b>8835</b>	<b>13637</b>	<b>23163</b>
<b>Groupement</b>	<b>693577</b>	<b>844426</b>	<b>9857754</b>	

Source : ONS

La population du groupement des communes d'Oran est passée de 693577 habitants en 1987 à 985754 habitants en 2008, soit une augmentation en valeur absolue de 292177 habitants sur une période de 21 ans. Cet important volume additionnel de la population s'est traduit par un taux d'accroissement annuel moyen de 1,68% qui demeure identique à la moyenne de la wilaya et la moyenne nationale. Certaines communes du groupement (Bir El Djir, Es-Sénia, Sidi Chami) ont connu un taux d'accroissement bien supérieur alors que la commune d'Oran déclinait démographiquement. Ce rythme de croissance démographique a permis de multiplier la population initiale résidente par 18, soit une augmentation annuelle moyenne de plus de 5000 personnes / an. Cependant l'observation des taux d'accroissement enregistrés lors des différents RGPH fait apparaître une baisse de la tendance du rythme de la croissance démographique. En effet, l'indicateur d'évolution de la population est passé de 3,48% entre 1987 -1998 à 1,55 % en 2008. Cette baisse est due généralement à la politique nationale de maîtrise de la croissance démographique menée depuis les années 1980 ; Celle-ci a engendré une baisse de l'indice synoptique de la fécondité et par conséquent le taux de natalité, accentué par d'autres facteurs exogènes à savoir l'évolution du niveau d'éducation et les conditions socio-économiques (la crise du logement et le chômage) qui ont influé négativement sur le phénomène de la nuptialité.

**Durant le période intercensitaire 1987-1998** : les communes du groupement ont connu un taux d'accroissement de 1,8 %,lié essentiellement à l'attractivité du pôle urbain d'Oran et accentué davantage par la conjoncture sécuritaire qu'a connu l'arrière-pays de la région Nord-ouest notamment la zone des Hauts Plateaux.

L'observation du comportement démographique dans l'espace et dans le temps durant cette période intercensitaire fait apparaitre que sur les cinq (05) communes qui composent le périmètre d'étude fait apparaitre une grande disparité intercommunale. En effet les communes de Bir El Djir et de Sidi Chahmi se sont distinguées avec des taux d'accroissement excessifs de 12,12% et 11,94% Cette problématique de peuplement de ces 2 communes s'explique en fait par le redéploiement des populations de la commune d'Oran accentuée davantage par le phénomène de l'émigration extra wilaya. Cette tendance du report d'urbanisation d'Oran instituée par l'ancien PDAU a permis de renforcer la conurbation avec les communes de Bir El Djir et Sidi Chahmi

Par contre les communes d'Es-Senia et El Karma ont enregistré des taux d'accroissement modérés de 5 ,82 %et 4,02% et sont classées comme des espaces de redéploiement de

deuxième importance. Cette modération d'urbanisation s'explique en grande partie par les problèmes d'inondation et la contrainte des terrains agricoles

Concernant le pôle d'Oran, la population a enregistré un taux d'accroissement très faible de 0,3% seulement soit 6 fois inférieurs à la moyenne du groupement pour les raisons qu'on a développé précédemment (contrainte de foncier, spéculations immobilières et prix élevés des terrains et de l'immobilier à Oran).

### **Durant le période intercensitaire 1998 -2008**

Durant cette période, le rythme de la croissance démographique a connu une légère baisse en enregistrant un taux de 1,55 % soit une baisse de -0,25%. Cette baisse est due généralement au redéploiement des populations en dehors du groupement, accentué par l'amélioration des conditions socio-économiques et sécuritaires des wilayat limitrophes qui ont contribué largement à la fixation et au retour de leurs populations.

L'indicateur d'évolution démographique par commune fait ressortir le même constat. Néanmoins le rythme de la croissance démographique a nettement chuté pour les communes de Bir El Djir, Sidi Chahmi, Es-Senia et El karma avec des baisses respectives de 4,51 %, 6,04% et 1,72%. Cette baisse sensible des taux d'accroissement s'explique par le retard de la livraison des programmes de logement en cours de réalisation. Cependant leurs taux d'accroissement demeurent toujours supérieurs comparés à la moyenne nationale.

Seule la commune d'El Karma a connu un taux d'accroissement de 5,44%, qui reste élevé dans la période considérée.

Quant à la commune d'Oran, elle continue toujours à redéployer sa population vers les communes limitrophes et a enregistré un taux d'accroissement négatif de -0,3%

La croissance d'une population est toujours conditionnée par l'évolution de certains indices démographiques à savoir le nombre des naissances et le nombre des décès. Ces phénomènes ont connu une nette évolution ces dernières années, suite à l'amélioration des conditions de vie notamment l'offre de l'emploi et de logement , en effet le taux brut de natalité ( TBN)est passé de 20,2 ‰ en 1998 à 23,2‰ en 2008 soit une augmentation de 3 pour mille et l'indice synthétique de fécondité (ISF) est passé de 2,48 en 2002 à 2,74 en 2008.

### **1.2- Les indicateurs de Densité**

Le groupement s'étend sur une superficie totale de 278,02 km<sup>2</sup> soit 14 % de la superficie totale de la wilaya (2121 km<sup>2</sup>). Ce territoire concentre 1 064 400 habitants en 2013 et abrite 67% de la population de la wilaya.

Cette pression démographique est illustrée par la densité de population qui est de l'ordre de 35,4 habitants / ha à l'échelle du périmètre d'étude, selon les données du RGPH. Elle a connu une nette évolution par rapport à celle enregistrée en 1987 qui était de 25 habitants / ha, soit une augmentation de 10 habitants / ha

Les densités par commune, toujours selon les données du RGPH 2008, font ressortir des différences notables entre les unités. Oran apparaît la plus dense avec 9566 hab/ km<sup>2</sup>, soit plus de 2 fois et demi la densité moyenne du groupement. Cependant avec le redéploiement des populations de la commune d'Oran vers les communes limitrophes durant la dernière décennie la densité au niveau d'Oran a baissé de 5 habitants / ha

La commune de Bir El Djir qui a subi l'essentiel du report de l'urbanisation a connu une évolution importante en matière de densité en passant de 639 habitants /km<sup>2</sup> en 1987 à 4689 habitants /km<sup>2</sup> en 2008, ce qui dénote que la densité a été multipliée par 7 fois et demi sur une période de 21ans

La commune d'Es -Senia : la densité communale est passée de 716 hab/km<sup>2</sup> en 1987 à 1998 habitant / km<sup>2</sup> en 2008 soit une augmentation de 2,5 fois ce qui lui a permis d'occuper la 3eme place à l'échelle du groupement.

La densité de la commune de Sidi Chahmi qui occupe la quatrième place est passée de 245 habitants / km<sup>2</sup> en 1987 à 1503 habitants /km<sup>2</sup> en 2008 soit une augmentation de 12,56 personnes /ha. Cette pression est due au phénomène de l'exode rural

Quant à la commune d'El Karma, la densité demeure très faible avec 36 hab. /km<sup>2</sup>.

Tableau n°3 : Evolution de l'indice de la densité

Commune	Superficie Km2	Densité habitants / Km2			
		1987	1998	2008	2013
<b>Oran</b>	64	9566	9907	9516	9320
<b>Bir El Djir</b>	32,46	639	2250	4687	5800
<b>Es Senia</b>	48,51	716	1345	1998	2323
<b>Sidi Chahmi</b>	69,50	245	847	1503	1862
<b>El Kerma</b>	63,55	139	214,6	364,5	464
<b>Groupement</b>	278,02	2495	3037	3545,62	3820
<b>Wilaya</b>	2114	437	574,2	687,4	-

Source : ONS 2008

### 1.3- Structure de la population par groupe d'âge

Depuis 1987 la pyramide des âges a connu une nette modification. Le desserrement à la base de la pyramide des âges illustre parfaitement la diminution significative et progressive de la

proportion des tranches d'âges 0-4, 5-9 ans et 10-14 ans. A travers les trois recensements, on constate une certaine différence de variation dans l'évolution de la structure de la population par groupe d'âge. Les tranches d'âge qui ont une proportion importante dans les années 80 ont connu une nette régression en 2008. Cette baisse sensible est due généralement à la politique de maîtrise démographique menée par les pouvoirs publics

L'examen de la structure de la population par groupe d'âge fait apparaître un rétrécissement des naissances à savoir la tranche d'âge (0-4 ans).

Tableau n°4 : tranche d'âge de la population de groupement d'Oran

Groupes d'ages	Oran%	Bir EL djir%	Es Senia%	Sidi Chami%	El Kerma%
<b>0-4 ans</b>	8,94	10,50	10,61	11,49	11,57
<b>5-9 ans</b>	7,55	8,60	8,09	8,98	9,35
<b>10-14 ans</b>	8,13	9,08	5,35	9,29	9,05
<b>15-19 ans</b>	8,52	9,25	8,64	9,59	8,59
<b>20-24 ans</b>	9,51	10	10,02	10,15	9,07
<b>25-29 ans</b>	9,43	9,51	10,16	10,03	9,45
<b>30-34 ans</b>	8,66	8,41	8,88	8,40	8,68
<b>35-39 ans</b>	7,90	7,43	7,68	7,40	8,24
<b>40-44 ans</b>	7,25	6,78	6,61	6,50	7,22
<b>45-49 ans</b>	5,68	5,55	5,04	5,35	5,10
<b>50-54 ans</b>	4,62	4,52	4,40	4,06	4,12
<b>55-59 ans</b>	3,83	3,61	3,67	3,02	3
<b>60-64 ans</b>	2,71	2,29	2,50	1,91	2,26
<b>65-69 ans</b>	2,43	1,74	2,06	1,55	1,81
<b>70-74 ans</b>	2,07	1,22	1,47	1,07	1,15
<b>75-79 ans</b>	1,42	0,72	0,86	0,62	0,66
<b>80-84 ans</b>	0,69	0,33	0,37	0,27	0,33
<b>85 ans</b>	0,49	0,23	0,28	0,17	0,18
<b>Total</b>	609014	152151	96928	104498	23163

Source : ONS RGPH 2008

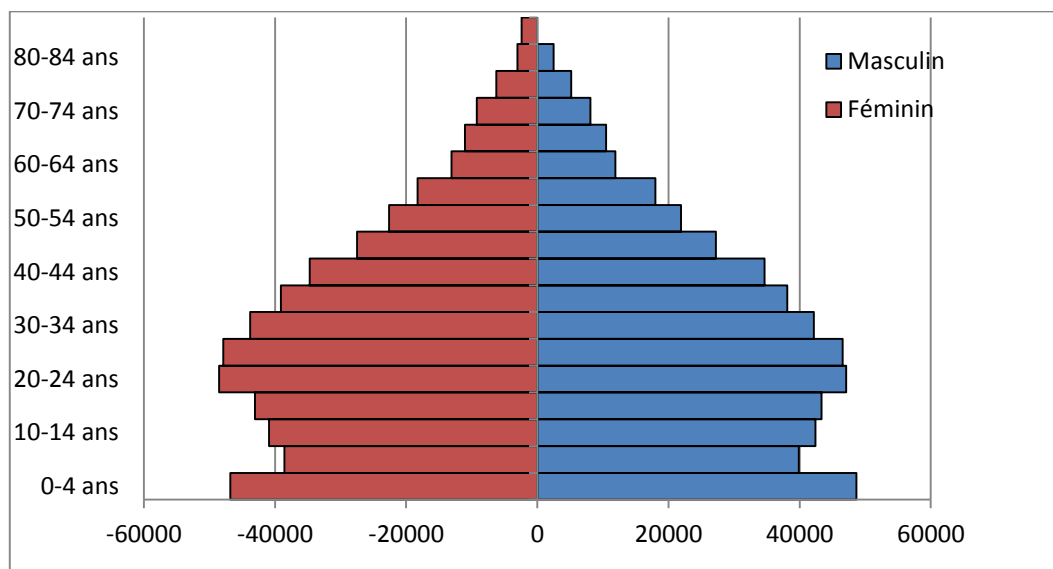
La population en âge d'activité 16-59 ans demeure prédominante avec 62% de la population totale, ce qui démontre la pression exercée sur le marché de l'emploi.

La population scolarisable 6-16 ans représente 21,1% de la population totale ce qui explique que les besoins en équipements scolaires ont tendance à augmenter dans le temps.

Compte tenu de l'augmentation de l'espérance de vie à la naissance qui est de 73 ans, on assiste à un nouveau phénomène à savoir le vieillissement de la population à long terme

La structure d'âge de la population nous aide ainsi à découvrir plusieurs phénomènes qui expliqueraient ces tendances démographiques.

### La pyramide des âges du groupement de communes de l'agglomération d'Oran en 2008



À partir de ce graphique on constate que le groupement d'Oran est caractérisée par une population jeune.

La tranche d'âge 0-34 ans est la classe qui a la part la plus élevée avec 60.74%, 65.35%, 61.75%, 67.93% et 65.76%, respectivement pour Oran, Bir el Jir, Es Senia, Sidi Chahmi et El Kerma. Par contre, les tranches d'âge (35-49 ans), (50-64 ans) et (65 ans et plus) représentent plus 35 % de la population totale, notons enfin, que plus de 2/3 de la population est une population jeune.

#### 1.4. Poids démographique

Le périmètre du Groupement d'Oran totalise en 2008 environ 985754 habitants, soit un taux de concentration de plus de 60% de la population de la wilaya. Cette concentration est polarisée à hauteur de 62% par le principal pôle urbain d'Oran en tant que chef-lieu de wilaya et pôle régional de par son niveau d'équipement et de service qui lui permet d'assurer cette fonction.

Il est à noter toutefois que cette concentration a connu une nette baisse par rapport à celle de 1987 qui était de 88%. Cette régression de la pression démographique s'explique par les

actions de redéploiement des populations de la commune d'Oran, complètement saturée, vers d'autres villes moyennes en dehors du périmètre du groupement notamment à Oued Tlelat, Gdyel, Hassi Ameur et Misserghine

Cette tendance n'amorce toutefois pas un véritable rééquilibrage démographique à l'échelle spatiale répondant ainsi à la réorganisation de l'armature urbaine de la wilaya

Tableau n°5 : Evolution de la population et taux d'agglomération des communes du groupement d'Oran

Communes	Population			Taux aggloméré %		
	1987	1998	2008	1987	1998	2008
<b>Oran</b>	612240	634106	609014	99,9	100	100
<b>Bir El Djir</b>	20742	73029	152151	91,3	97,5	98,4
<b>Es Senia</b>	34749	64797	96928	92,17	95,7	97,8
<b>Sidi Chahmi</b>	17011	58857	104498	78,47	94,5	97,5
<b>El Kerma</b>	8835	13637	23163	86	89,76	93,8
<b>Groupement</b>	541978	693577	844426	98,56	98,67	99

Source : ONS 2008

### 1.5 Une déperdition de la population éparsé au profit de l'aggloméré

La population éparsé, nettement réduite, reflète l'importance de la population vivant dans les lieux agglomérés par rapport à celle des zones éparsés, notamment au niveau des communes où il y a de grands centres urbains. Ainsi la population agglomérée est passée de 98% en 1987 à 99 % en 2008. En valeur absolue la population agglomérée est passée de 693577 en 1987 à 1 430808 en 2008 soit une augmentation de 107%. Cette croissance montre que le groupement est entrain de muter vers un espace essentiellement urbanisé.

La répartition des taux d'accroissement par dispersion fait apparaître une croissance accélérée de la population au niveau des centres agglomérés et que démontrent les taux d'accroissement enregistrés qui demeurent largement supérieurs à la moyenne nationale et celle de la wilaya ; et plus particulièrement au niveau des agglomérations secondaires de Belgaid, Mouahidine, Sidi Maarouf et commandant Cherif Yahia qui ont enregistré des taux respectifs de 23,4 % 20,4% 14,01 % et 13,21% entre 1998 et 2008.

En deuxième position on trouve les centres urbains de Bir El Djir, Emir Abdelkader et Kara qui ont connu des taux respectifs de 7,1%, 6,9% et 6,48%

Cependant Oran en tant que pôle de commandement de la région Nord-Ouest et en tant que deuxième ville du pays et de par son histoire, elle continuera à exercer son influence de manière significative.



Les agglomérations secondaires qui ont reçu des programmes de lotissement important ont tendance à fusionner avec leur ACL et former une conurbation.

### **Une zone éparsée en perte de vitesse.**

La zone éparsée enregistre des taux d'accroissement généralement négatifs entre 1998 et 2008 allant de -2,71% pour Es-Senia à -2,15% pour Sidi Chahmi. Cette régression s'explique par un mouvement de concentration en faveur des agglomérations conduisant à de forts taux d'urbanisation. Le Groupement totalise une population urbaine de 967575 habitants en 2008, **soit un taux d'urbanisation de plus de 99,5 % selon la définition établie par l'ONS**

La population des zones éparsées a par contre nettement régressé entre 1987 et 2008 enregistrant des taux d'accroissement négatifs de -0,7% entre 1987 et 1998 pour atteindre -0,6 % en 2008

En valeur absolue la population éparsée est passée de 9957 en 1987 à 9205 habitants en 1998 et enfin à 8589 habitants en 2008 soit une perte de 1368 habitants.

Pour conserver cette trame rurale, il est nécessaire de prévoir un programme de développement socio-économique afin de mettre fin à la marginalisation de ces territoires qui comptent encore des écosystèmes fragiles.

Il est impératif de faire cesser le mitage des terres agricoles et de préserver celles à forte potentialité particulièrement dans les communes de Sidi Chahmi, El Kerma et Es Senia.

## **1.6 Caractéristiques démographiques**

### **1.6.1 Taille des ménages**

Selon les résultats du RGPH 2008, la population de la wilaya d'Oran est évaluée à 1430808 habitants, composée de 190311 ménages soit une taille moyenne de ménage de 5,2 personnes.

La taille du ménage qui était de 5,9 personnes en 1998 a connu une baisse sensible en atteignant une taille de 5,2 personnes. Cette baisse a été très remarquable en milieu urbain notamment au niveau des Chefs-lieux comparée aux agglomérations secondaires, des centres intermédiaires entre l'urbain et le rural.

Cette tendance a été constatée dans la commune d'Oran qui a enregistré une taille 5,1 personnes / ménage. Cette situation s'explique en fait par des facteurs tant socio-culturels qu'économiques

L'examen de l'évolution de la taille moyenne du ménage par commune fait ressortir une nette évolution en passant de 6 à 5 personnes par ménage notamment au niveau des

communes qui ont subi l'effet du report d'urbanisation et le redéploiement des habitants de la commune d'Oran.

### 1.6.2 Taux d'analphabétisme

Ce phénomène touche la population âgée de 10 ans et plus. Bien qu'il ait connu une nette amélioration en passant de 20,2 % en 1998 à 15,4 soit une régression de 4,8%, mais il reste toujours préoccupant. Le constat par commune fait apparaître un grand décalage entre les centres qui font partie de la strate urbaine et les centres appartenant à la strate rurale. En effet le taux enregistré au niveau des communes d'Oran, Bir El Djir, Es senia avoisinent les 15% contre 17% pour l'ensemble de la wilaya.

Ce phénomène demeure significatif au niveau des communes à vocation agricole ou récemment urbanisées ; c'est le cas des communes de Sidi Chahmi et El kerma qui ont respectivement enregistré des taux de 21,1 et 17,6 %. Ces indicateurs demeurent très élevés par rapport à la moyenne du groupement, ***donc la lutte contre ce phénomène doit constituer une action prioritaire des pouvoirs publics*** en améliorant les conditions d'études et de formation et l'accès plus aisé aux équipements socio-éducatifs.

## 2. Les processus d'urbanisation et de l'étalement urbain

L'augmentation et le transfert vers la périphérie de la population de l'agglomération oranaise d'Oran s'est traduit par un étalement de la ville par des opérations souvent réalisées dans l'urgence ou incontrôlée car alimenté par des lotissements clandestins. Ainsi nombreux sont les espaces situés en périphérie qui souffrent de sous-équipement et que l'Etat cherche à rééquilibrer et à intégrer plus harmonieusement à la ville-mère.

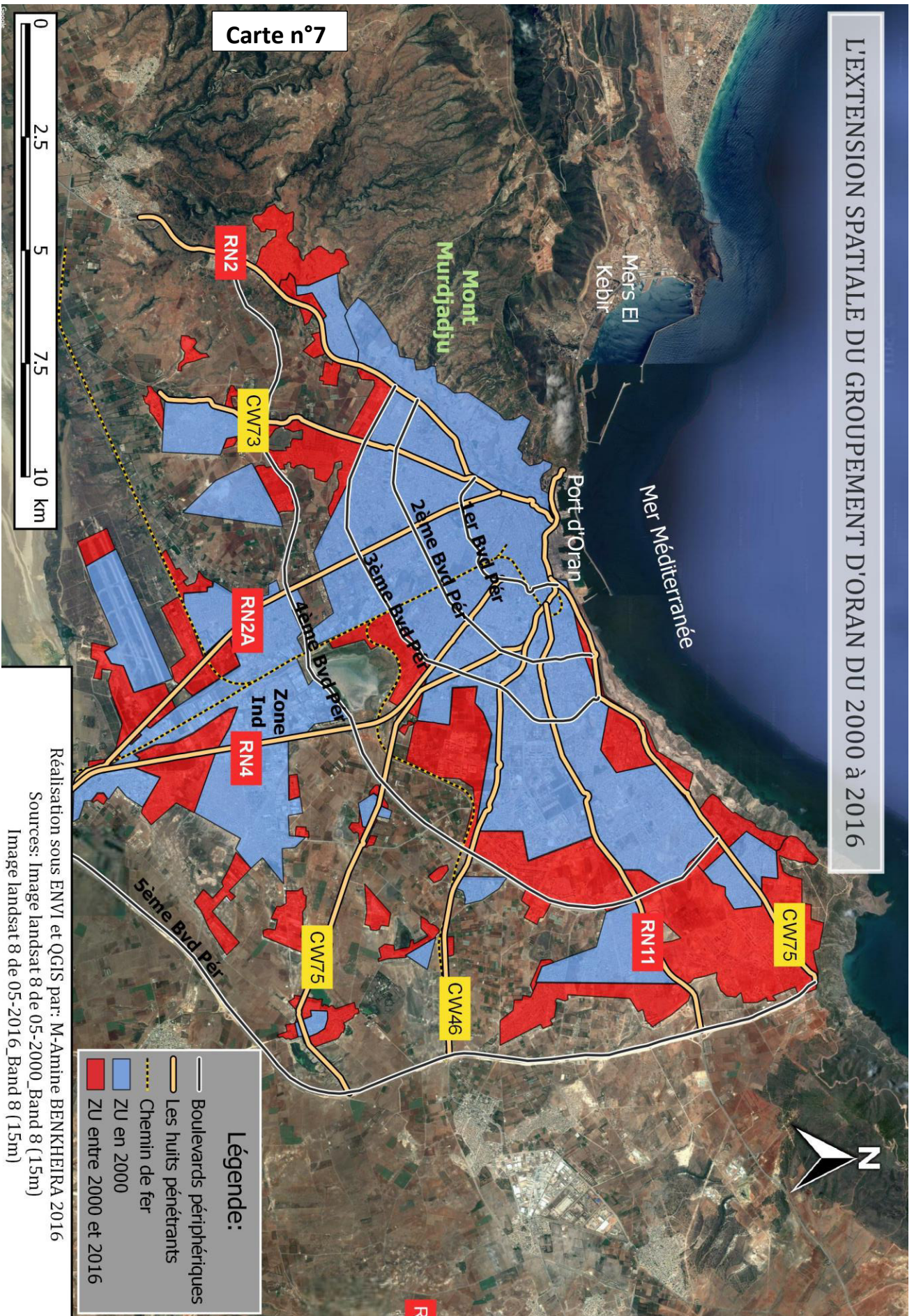
Le phénomène de l'étalement urbain impose la définition de politiques cohérentes et énergiques en matière de transport urbain, dans la mesure où il est reconnu que la plupart des dysfonctionnements et des principaux décalages entre l'offre et la demande de transports se situent essentiellement dans les nouvelles périphéries.

L'évolution de l'espace urbain du groupement urbain d'Oran durant la dernière décennie s'est réalisée surtout vers les quartiers précaires et les agglomérations périphériques. Ainsi de nombreux douars ont été rattrapés par l'urbanisation (Belgaïd, Sidi Maarouf, Aïn El Beida etc.) Cela s'est effectué suivant tendances suivantes :

- Le remplissage de vides résiduels dans le périmètre aggloméré, principalement dans les quartiers péricentraux de la ville d'Oran.
- De nouvelles extensions urbaines sous forme de lotissements d'habitats individuels des couches défavorisées ou moyennes accompagnés de quelques équipements.



# L'EXTENSION SPATIALE DU GROUPEMENT D'ORAN DU 2000 à 2016



Carte n°7

- Légende:**
- Boulevards périphériques
  - Les huites pénétrants
  - Chemin de fer
  - ZU en 2000
  - ZU entre 2000 et 2016

Réalisation sous ENVI et QGIS par: M-Amine BENKHEIRA 2016  
 Sources: Image landsat 8 de 05-2000\_Band 8 (15m)  
 Image landsat 8 de 05-2016\_Band 8 (15m)

## **Conclusion :**

Le desserrement urbain de la ville d'Oran de ces deux dernières décennies et le report de l'urbanisation vers la zone Est du groupement urbain d'Oran ont introduit d'importantes mutations. Aussi le desserrement de la population du centre et son report vers la périphérie produisent de l'étalement urbain et ont favorisé l'émergence de nouvelles centralités ; Cependant il faut relever que des formes de ségrégation socio-spatiale s'installent, notamment dans la périphérie Ouest de la ville, dans la marge pauvre de la ville là où il est prévu de développer un pôle urbain sur plus de 1300 ha.

Les nouvelles extensions, qu'elles soient formelles ou informelles, les bourgs ruraux rattrapés par ville dense et le grignotage des terres agricoles démontrent parfaitement le dynamisme urbain de l'agglomération oranaise de ces deux dernières décennies, tout comme il montre ses effets prédateurs dans certaines portions en périphérie de la ville. Cette urbanisation se manifeste spatialement sous deux formes. La première se caractérise par une extension du tissu urbain des noyaux existants, c'est le cas notamment des nouvelles extensions des agglomérations de Chérif Yahia, d'Ain El Beida et d'Es Senia. La seconde forme spatiale se traduit par des créations ex-nihilo particulièrement dans les communes de Bir El djir et de Sidi Chahmi.

Ces évolutions récentes ont modifié les mobilités quotidiennes tout en les complexifiant dans une situation où leur prise en charge par les transports publics (surtout les bus) nécessite une amélioration significative et une réglementation plus draconienne, notamment envers les opérateurs privés des transports collectifs. La ligne du tramway a apporté des solutions palpables dans l'offre de transport. Les extensions prévues de la ligne du tramway (Vers Belgaid et l'aéroport) apporteront des solutions pour la prise en charge de ces mobilités.

Il reste l'examen de la diffusion des équipements et services dans les nouvelles extensions et mesurer leur répartition, leur variété et leur accessibilité. Ces aspects sont importants afin de mieux apprécier les dépendances ou l'autonomie par rapport aux anciennes centralités. C'est l'objet de notre seconde partie.

## **DEUXIEME PARTIE :**

**Les lieux d'intérêt : Classification, localisation et évolution.**

# CHAPITRE 04

## Classification des types d'équipement et de services

### Introduction :

Là aussi on retrouve plusieurs types de classifications, une classification plutôt normalisée ou celle mettant beaucoup plus en avant les grandes fonctions et leur polarisation. La première classification intègre l'ensemble des équipements collectifs selon une grille bien établie mais variable d'un pays à un autre. Les équipements de niveau intermédiaire (enseignement, de santé, de jeunesse et sport et de culte) organisent mieux les espaces qui les accueillent et diminuent les liens de dépendance.

Les équipements de niveau supérieur, dont nombre d'entre eux sont considérés comme structurants, dépassent les besoins de la population locale et rayonnent sur un espace plus large au-delà des contours extérieurs de la ville-mère. Il s'agit des hôpitaux, universités, complexes sportifs et grands équipements dont la programmation tient compte de l'échelle administrative, du poids démographique et de critères stratégiques établis au niveau central par les différents départements ministériels. Ils font ainsi l'objet d'une programmation spécifique et de politiques sectorielles.



## **La question des nomenclatures pour identifier et classer les équipements dans des catégories :**

Afin de récupérer l'information existante dans les plans urbains de l'Institut National de Cartographie et de Télédétection (INCT) et les compléter par des relevés de terrain sous forme de « Tag », nous avons adopté la nomenclature utilisée pour le plan urbain d'Oran à l'échelle 1/7500<sup>ème</sup>.

Cette classification ou nomenclature se décline ainsi :

a- EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS

Service collectifs, Services Publics

b- ETABLISSEMENT DES FINANCES

Banques, Assurances, Postes et Télécommunications

c- EQUIPEMENT EDUCATIFS

Universités, Instituts et CFPA, Lycées, CEM, Ecoles

d- EQUIPEMENT SANITAIRES

Centres de médecine du travail, Clinique, Laboratoire d'Analyses, Hôpital, Polyclinique, Pharmacie

e- EQUIPEMENTS SPORTIFS

Complexe sportif, Salle de sport, Stade

f- AGENCES DE VOYAGE

g- LIEUX DE CULTE

Mosquées et zaouïa, Cathédrales et Eglises

h- SOCIETES et ENTREPRISES

i- CONSULATS

Bien que certains problèmes se soient posés à nous lors du recueil des informations en périphérie là où la carte INCT ne donne aucun renseignement, il faut quand même avouer que la nomenclature INCT fut très utile. Nous avons pu récupérer les informations présentes sur le plan urbain d'Oran tout en prenant soin de les géoréférencer afin de les intégrer dans le SIG QGIS. En utilisant la même classification nous avons réalisé les relevés terrain à l'aide du Smartphone en utilisant une application développée sous Android et que l'on présentera ultérieurement. Ce fut un lourd travail de terrain car la carte INCT ne couvre pas la totalité de groupement d'Oran. Les zones d'Es-Senia , El Kerma, Belgaid , Ain El Beida ...) sont totalement ou partiellement absentes du plan.



La carte Open Street Map (OSM) accessible via Internet offre des informations intéressantes mais il faut faire l'effort de classer les équipements dans des catégories comparables à celles retenues par l'INCT.

Du point de vue méthodologique, on a retenu la nomenclature INCT avec l'introduction de quelques modifications.

La nomenclature retenue se décline en 16 postes :

- 1- Aéroports
- 2- Consulats
- 3- Hôtels
- 4- Les gares
- 5- Les Agences de voyage
- 6- Sociétés / Entreprises
- 7- Lieux de cultes (mosquée, les marabouts et Zaouia)
- 8- Loisirs
- 9- Services collectifs (Gendarmerie, police, protection civile)
- 10- Services publics (Marché, OPGI, Palais de justice, SEOR, Sonelgaz, les directions de wilaya ...)
- 11- Équipements administratifs (APC, Daïra, wilaya)
- 12- Équipements sportifs (les stades, complexe sportif ....)
- 13- Équipements éducatifs (CEM, Lycée, Université , Institut
- 14- Équipements sanitaires
- 15- Équipements culturels (cinéma, bibliothèque...)
- 16- Etablissements de finances (assurance, banques, ...)

Nous avons quand même rencontré de nombreux problèmes lors des relevés terrain. Voici les principaux problèmes auxquels on a dû faire face :

- Il y a un grand changement dans emplacement des équipement par rapport à la carte élaboré par l'INCT comme les gares routières (El Hamri , Castors...)
- Dans la carte d'INCT du centre-ville on a une grande concentration des équipements et des services qui a posé de redoutables problèmes de localisation GPS au moment des sorties sur le terrain
- La toponymie utilisée sur la carte de INCT pour les axes routiers et celle de Map maker n'est pas le même.
- Problème de fond de carte pour les zones périphériques et qu'on a pu résoudre par l'usage de l'image de satellite (Alsat-2 et Landsat TM).

**Conclusion :**

La question des classifications par l'usage de nomenclatures est un préalable incontournable à toute démarche de recueil de l'information à partir de plans existants et de relevés sur le terrain. Ce qui facilite la normalisation entre archives et nouvelles données sur le terrain. La localisation précise par les coordonnées GPS est nécessaire car elle facilite l'intégration dans les systèmes d'Information Géographique.

Nous allons à présent voir comment se fait le recueil d'informations sur le terrain.

# CHAPITRE 05

## Recueil d'information à partir des sources existantes : carte OSM et plan INCT

### Introduction

Dans ce chapitre on a essayé donner des exemples pour présenter les commandes utilisées pour le recueil d'informations et leur structuration dans une base des données afin d'opérer à la mise à jour cartographique. La première application dénommée **Map tagging**, utilisée sur smartphone et totalement gratuite par téléchargement sur Play Store.

Examinons d'abord la question du **tagging**

### *Qu'est-ce qu'un tagging ?*

Un tag (ou étiquette, marqueur ou libellé) est un mot-clé (signifiant) ou terme associé ou assigné à de l'information (par exemple une image, un article, ou un clip vidéo), qui décrit une caractéristique de l'objet et permet un regroupement facile de l'information".

Autrement dit le tag est donc un repère pour les utilisateurs des plateformes numériques. Il permet d'ajouter des commentaires (Titre, lieux, évènement...) `a une information existante ou récoltée sur le terrain. Le domaine du tag "numérique" a pris une certaine ampleur dans l'organisation des fichiers numériques et facilite de plus en plus l'accès à l'information géolocalisée. En effet en prenant l'exemple d'un scientifique, l'utilisation du tag lui facilite largement le référentiel de ses lectures et recherches, il peut tagger un fichier PDF ou une page web par ces mots clés et retrouvera plus facilement les références voulus au moment opportun.

Un autre exemple est celui du "Géotag" il permet à un photographe amateur ou professionnel de regrouper les photos dont il est l'auteur par rapport à un positionnement GPS.

Trois manières principales sont aujourd'hui utilisées pour insérer cette information dans les fichiers : le geotagging à la volée avec un appareil branché sur l'appareil photo, voire avec l'appareil photo lui-même, le geotagging a posteriori avec un fichier de positionnement GPS, comme un fichier gpx ou nmea. La synchronisation horaire des photos avec les positions (à telle heure je suis là et à telle heure je prends cette photo donc cette photo est prise ici) et, enfin, le mode manuel où l'utilisateur repère sur une carte la position d'une prise de vue.

## **1.L'application proposée**

Pour installer une application sous Android rien de plus simple que d'ouvrir l'application préinstallée, par la boutique officielle en ligne de Google et de son OS, "Le Play Store" et de chercher le nom de l'application si elle n'est pas déjà proposée dans une des rubriques de l'application. Cependant, pour diverses raisons vous pouvez être amené à télécharger directement l'APK des applications Android. C'est le cas lorsque ces logiciels ne figurent pas sur le store, qu'il s'agisse d'une application bêta ou encore d'un logiciel en fuite. Même si la plupart des utilisateurs avisés d'appareils sous Android connaissent la manœuvre, faisons un point sur cette manipulation très simple mais aussi très utile.

Vous devez tout d'abord télécharger via votre ordinateur ou même votre smartphone un fichier avec une extension ".APK". Ensuite, et avec, votre gestionnaire de fichier cliquez sur le fichier concerné. Si votre programme est de source inconnue, cela arrive surtout pour les applications payantes piratées, vous devez autoriser l'installation de cette application uniquement dans les paramètres que vous proposera votre système d'exploitation.

Nous proposons dans cette section deux principales applications Android de tagging, tout en citant les principaux avantages et fonctionnalités de chacune :

### **1.1 Application Map Maker**

#### **1.1.1. Présentation**

"Map Maker" est une application de navigation gratuite, disponible sur "Play Store". Il suffit donc de faire une recherche sur l'application de Google et d'accepter les conditions d'utilisation pour pouvoir l'installer. Cette application est développée par l'équipe "androidseb" à Montréal au Canada. L'équipe est joignable à l'adresse suivante pour toute demande d'amélioration, requête ou autre : *theandroidseb@gmail.com*.

"Map Maker" est à sa version "1:8:1100" mise à jour le 6 Mars 2016, qui nécessite Android 2.3 ou version ultérieure. La taille de l'application est de 4.4 Mo et compte déjà plus de 50.000 téléchargements depuis sa mise en ligne. Cette application utilise Google Maps et vous permet de placer des marqueurs sur la carte même sans connexion internet (en off-line).

Si vous n'avez pas de connexion internet, la map sera vide, mais vous pourrez tout de même utiliser les marqueurs par rapport à votre position.

### 1.1.2. Les avantages

Nous définissons ici les principales fonctionnalités de l'application :

- Pas de pubs
- Définir un titre, une description et une couleur pour chaque marqueur, en les plaçant librement sur la carte
- Afficher les coordonnées GPS des marqueurs et les copier dans le presse-papier avec un clic
- Afficher l'adresse d'un marqueur si disponible
- Organiser vos marqueurs en différents dossiers
- Parcourir et organiser vos marqueurs facilement depuis la liste des marqueurs filtrable par texte
- Boussole de guidage vers un marqueur : démarrez le guidage vers un marqueur et une boussole vous indiquera dans quelle direction et à quelle distance se trouve le marqueur
- Partager une image de capture de la carte
- Partager vos marqueurs comme fichiers KML
- Importer/exporter des marqueurs depuis/vers des fichiers KML
- Importer vos endroits favoris de Google Maps (ceux marqués avec une étoile)
- Ouvrir l'emplacement d'un marqueur dans n'importe quelle application de carte déjà installée
- Rechercher des endroits avec Google Places API et créer un marqueur depuis le résultat
- Ouvrir les fichiers KML exportés directement avec Google Earth pour visualiser vos marqueurs
- Changer l'affichage de la carte entre plan/satellite/terrain
- Ouvrir les liens de type carte pour les ajouter comme marqueur (lien Google Maps, emplacement d'un évènement depuis l'application Facebook, adresse d'un contact, etc.)

Comme à chaque application Android, "Map Maker" a besoin d'autorisation et de configuration ainsi exposées :

- Obtenir votre position pour vous localiser sur la carte

- Accès au stockage externe pour exporter, sauvegarder et importer vers/depuis des fichiers
- Lire la configuration des services Google pour utiliser Google Maps
- Call phone pour pouvoir appeler en un clic un numéro de téléphone défini dans les détails du marqueur
- Accès internet pour que Google Maps puisse afficher la carte
- Achats dans l'application pour pouvoir acheter la mise à un niveau premium.

## 2. Le smartphone, nouvel outil de géolocalisation des lieux d'intérêt

L'application offre par ailleurs des fonctionnalités Premium

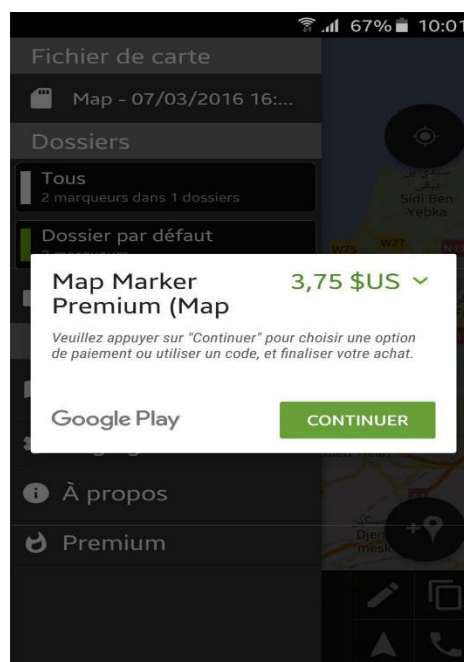


Figure (04) : La version premium de Map Maker

Ces fonctionnalités sont les suivantes :

- Sauvegarder vos marqueurs sur le cloud avec Google Drive ou Dropbox
- Collaborer avec vos amis en partageant votre dossier de carte sur le cloud : ceux qui ont accès au dossier peuvent ensuite modifier la carte et les changements seront visibles par tous les utilisateurs du dossier
- Restaurer des anciennes versions de votre dossier de carte sur le cloud

### 2.1. Exemples

Comme spécifié précédemment, "Map Maker" est disponible par une simple recherche sur "Play Store" il suffit juste d'un simple clic sur "installer" comme l'illustre la figure (05).

Une fois l'application installée, et le GPS actif sur votre téléphone, au lancement de "Map Maker" depuis le menu des applications il vous renvoie directement à votre position actuelle.



Figure (05) Installation de Map Maker depuis L'application Play Store

Dans le cas où votre support numérique est connecté, l'application le télécharge automatiquement, et au fur et à mesure, les détails autour de votre position ou de l'emplacement sont visualisés à l'écran. Un Exemple de la carte d'Oran est illustré dans la figure (06)). Dès que l'utilisateur zoom sur une région, plus détails apparaissent comme les noms des rues, infrastructures et autres.

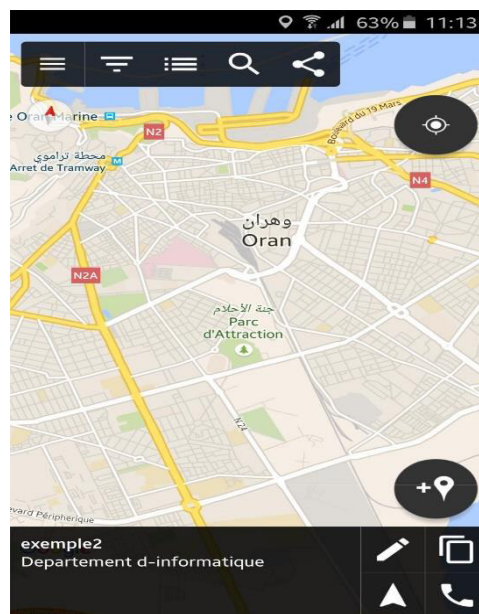


Figure (06) :Exemple de détails sur la carte d'Oran

Dans la figure (07) suivante nous détaillons, au sein même de la figure, les principales fonctionnalités de l'application. Comme dans chaque application il y a un menu principal visualisable dans la figure (08). L'ajout d'un tag à votre Map se fait en 3 étapes :

- La première étape se résume à un clic sur le bouton désigné dans la figure (09)
- La deuxième étape consiste au positionnement exact de votre point illustré dans la figure. Le positionnement vous renvoie soit au centre de l'écran il ne vous reste plus qu'à le glisser vers l'endroit de votre choix.
- La dernière étape est celle de renseigner votre point comme illustré dans la figure (10). "Map Maker" vous donne la possibilité de donner un titre, une description, un numéro de téléphone et même une couleur pour un tag pour mieux organiser les tags, tout en affichant les coordonnées GPS de ce dernier.

Les tags sont automatiquement stockés sur l'appareil (soit en mémoire du téléphone ou en carte SD défini dans le menu principal). L'utilisateur peut à tout moment visualiser et où modifier l'ensemble de ces tags comme le montre la figure (07) avec "liste des point (1)". Vous pouvez par ailleurs supprimer un ou un ensemble de tags, via "liste des point (2)", en les sélectionnant et en cliquant sur l'icône "poubelle" qui apparaîtra une fois les éléments sélectionnés.

Vous pouvez par ailleurs partager des éléments de votre application tels que la capture de votre carte actuelle, ainsi que tous les marqueurs que vous avez saisis. Le partage des marqueurs se fait soit en fichier KML, partagé vers Google Earth ou encore avec le système avec l'aide d'un fichier exportable.



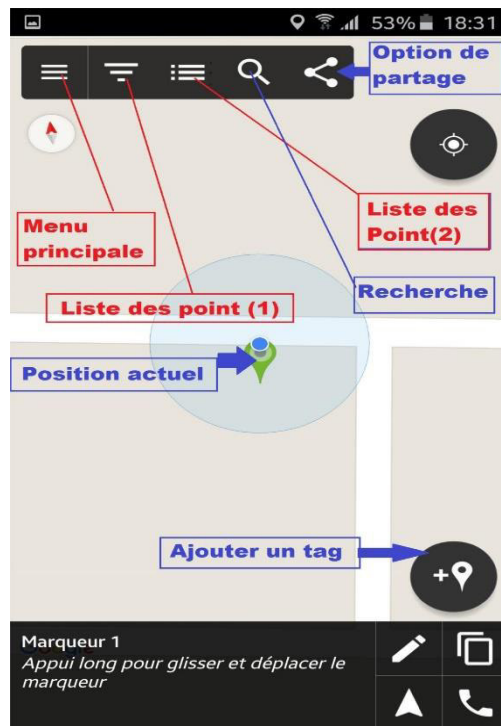


Figure (07) : Principales fonctionnalités de "Map Maker"

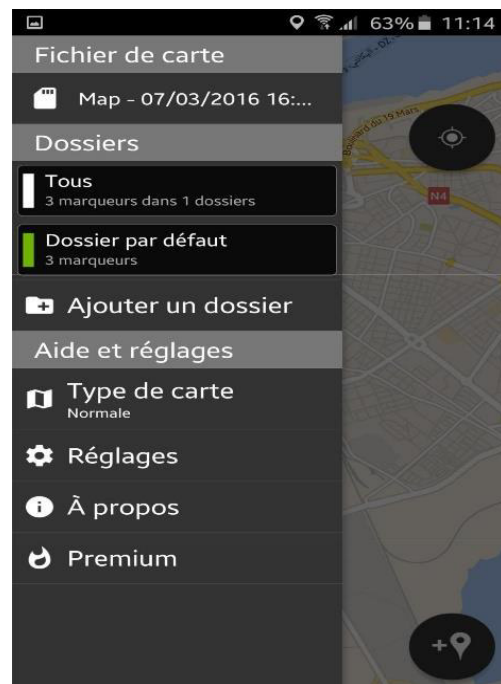


Figure (08) : Menu principale de "Map Maker"

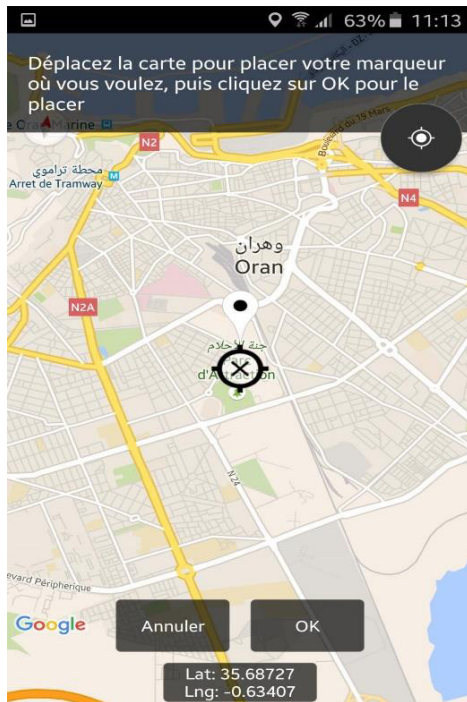


Figure (09) : Positionnement du tag dans "Map Maker"

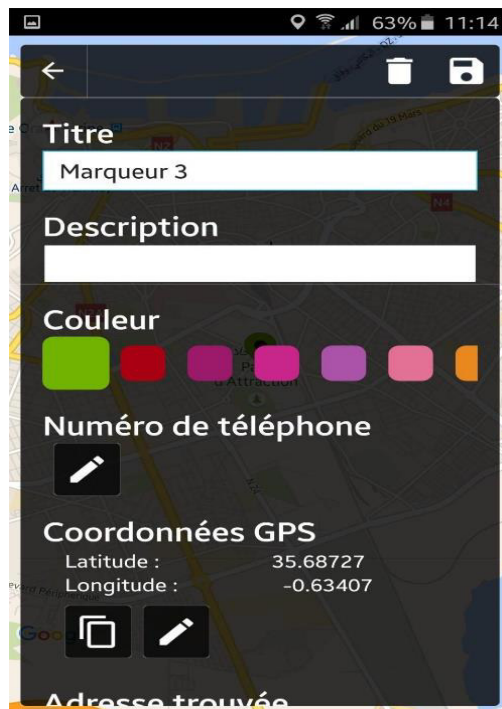


Figure (10) : Détails d'un tag dans "Map Make"

## 2.2. Conception de la base de données sous SIG

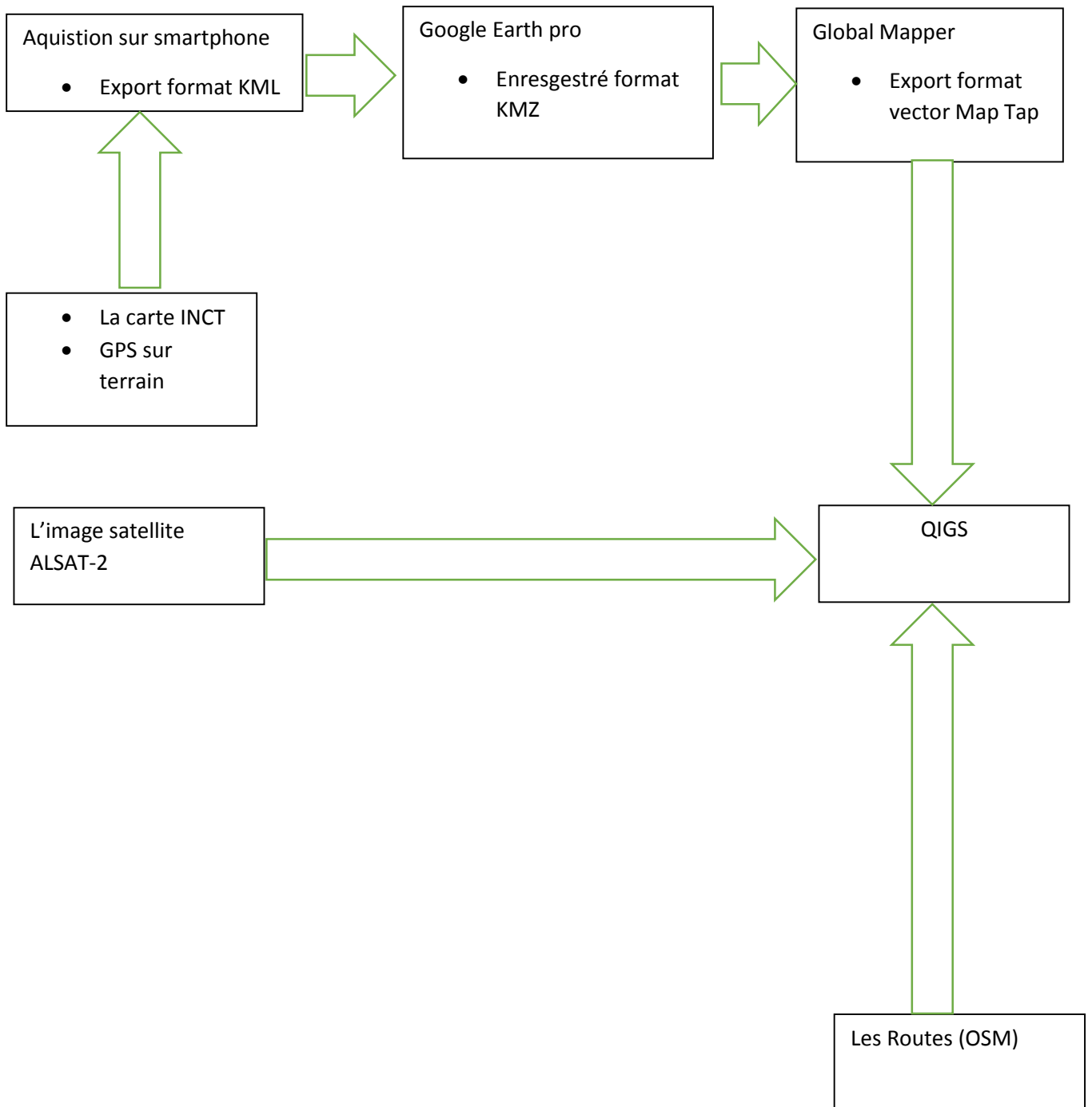


Figure (11) : les étapes de conception de base de données sous QGIS

## **Conclusion**

Nous avons vu que des outils particulièrement efficaces existent sur Smartphone. Ils permettent de recueillir de l'information sur le terrain, que l'on sauvegarde par des attributs et un positionnement GPS. Nous allons à présent voir les réalisations cartographiques possibles à l'aide des informations recueillies sur le terrain par des smartphones et étudier ainsi les diffusions et concentrations géographiques.

# CHAPITRE 6

## Concentration et répartition les lieux d'intérêt

### Introduction

Un facteur localisation est un élément pris en compte lors du choix de l'implantation. Il peut intervenir à divers moments du processus de décision : sélection des alternatives, comparaison des alternatives ou choix final et comprendre les aspects quantitatifs (ex : coût du bâtiment) et des aspects qualitatifs (ex : qualité de l'environnement immédiat).

Le choix d'implantation des activités économiques, les services publics, les équipements..... est le résultat d'un compromis et d'options parmi un nombre plus ou moins grand de facteurs dont le poids et la diversité varient d'une situation à l'autre.

## 1. Les facteurs de localisation

A partir de l'enquête de terrain effectuée on peut classer les facteurs de localisation et d'implantation des services, les équipements, les activités commerciales ...etc. en citons :

- **Accessibilité** : proximité des axes routiers et la disponibilité de transport collectif
- **Coût** : de réalisation ou de location.
- **L'économie d'échelle** : proximité de la clientèle et la proximité de lieux de résidence.
- **Avantage logistique et fonctionnels** : possibilité de stationnement, disponibilité de foncier et possibilité d'extension
- **La qualité des locaux** .

Et aussi la localisation des équipements et les services économiques sont influencées par :

- **Caractéristiques des établissements** : effet de concurrence, la taille, la fonction et la nature de l'opération de localisation dont il résulte.
- **Les facteurs qui caractérisent les territoires** : Situation géographique, Les matières premières, l'eau et l'énergie, Les aspects quantitatif et qualitatif de la main-d'œuvre, Les préoccupations et les contraintes de l'environnement (implantation d'un équipement qui a un effet négative sur la nature) et l'intervention des pouvoirs publics.

## 2. La concentration géographique des équipements et services :

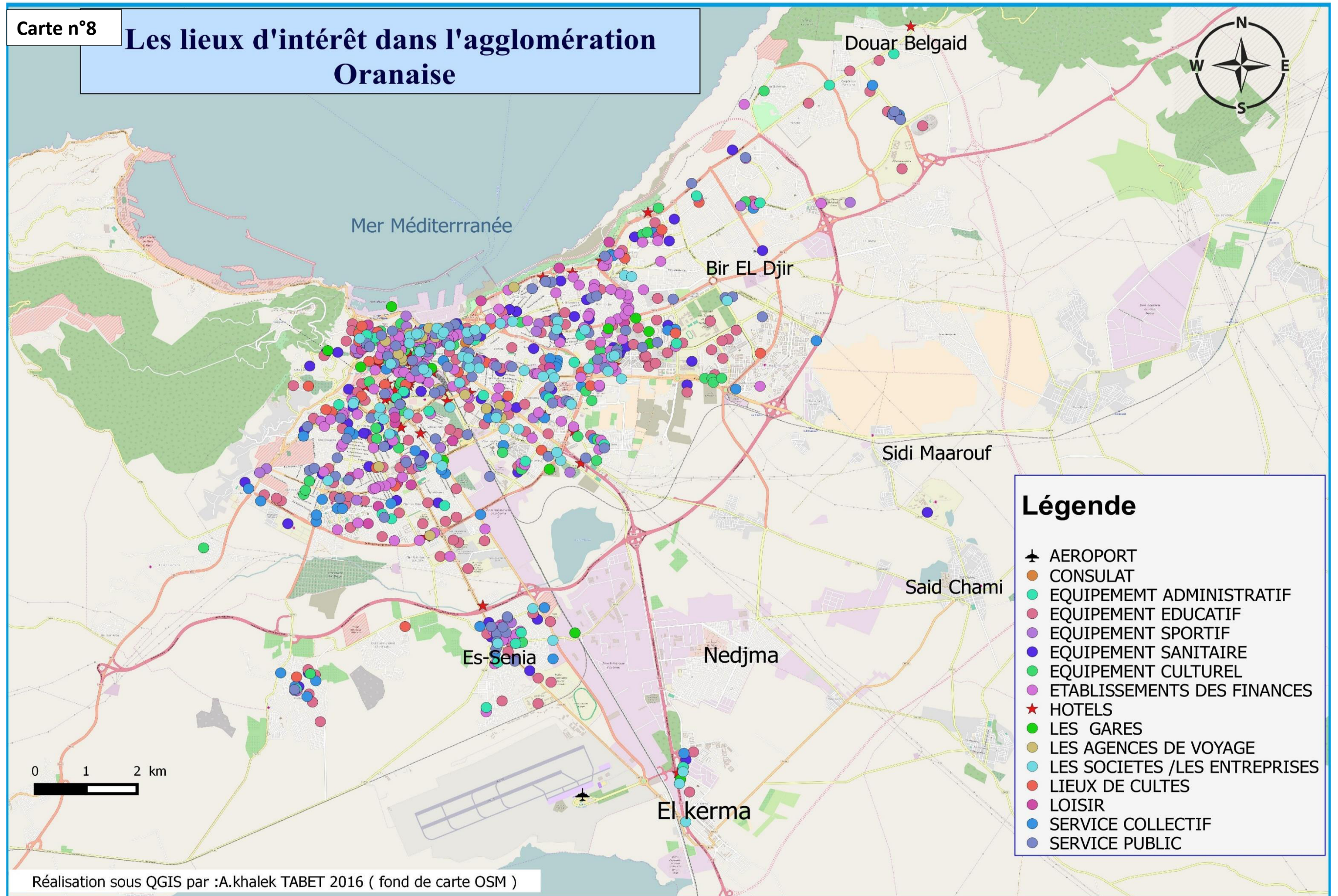
L'étude de ce volet basé sur un classement des activités de la ville, selon les fonctions principales. Chacun de ces groupes classés en type d'activités et qui rassemblent les mêmes caractéristiques en matière des services offertes dans chaque secteur de la ville.

Le centre-ville est le plus dominant en matière d'attraction et de concentration des activités et des équipements par rapport à d'autres secteurs de la ville.



Carte n°8

# Les lieux d'intérêt dans l'agglomération Oranaise





A partir de la carte on constate que la plupart des activités et des équipements sont concentrés au centre-ville d'Oran pour des raisons évidentes d'attractivité. On remarque également que certains équipements sont localisés au niveau des centralités émergentes afin d'alléger la pression sur les centralités héritées et organiser les nouvelles périphéries.

Notons aussi la présence de grands équipements structurants dans les nouvelles périphéries : universités, aéroport, hôpitaux, Centre d'exposition, Palais des Congrès...

On remarque aussi une nouvelle présence ces dernières années : l'ouverture de grandes surfaces commerciales (ARDIS, RITAJ et HYPER) ... qui implantées dans la zone périphérique sur les grands axes de circulation et les carrefours qui nécessitent de grands espaces et des parkings pour le stationnement.

Les acteurs ont essayé de répartir les activités et les équipements de manière équilibrée essentiellement pour les équipements suivants :

- Équipements éducatifs
- Équipements administratifs
- Les services collectifs
- Les services publics
- Quelques équipements culturels comme les bibliothèques municipales

Ce souci permet de rapprocher l'administration de la population lui fournissant la sécurité voulue et également rendre les nouvelles centralités ( Akid Lotfi, Castor, Maraval...etc ) plus attractives .

Aussi cette répartition a été le résultat des récentes extensions urbaines et l'augmentation du poids démographique, surtout en périphérie.

La présence et la disponibilité de réseaux de transport est un préalable pour la prise en charge des mobilités.

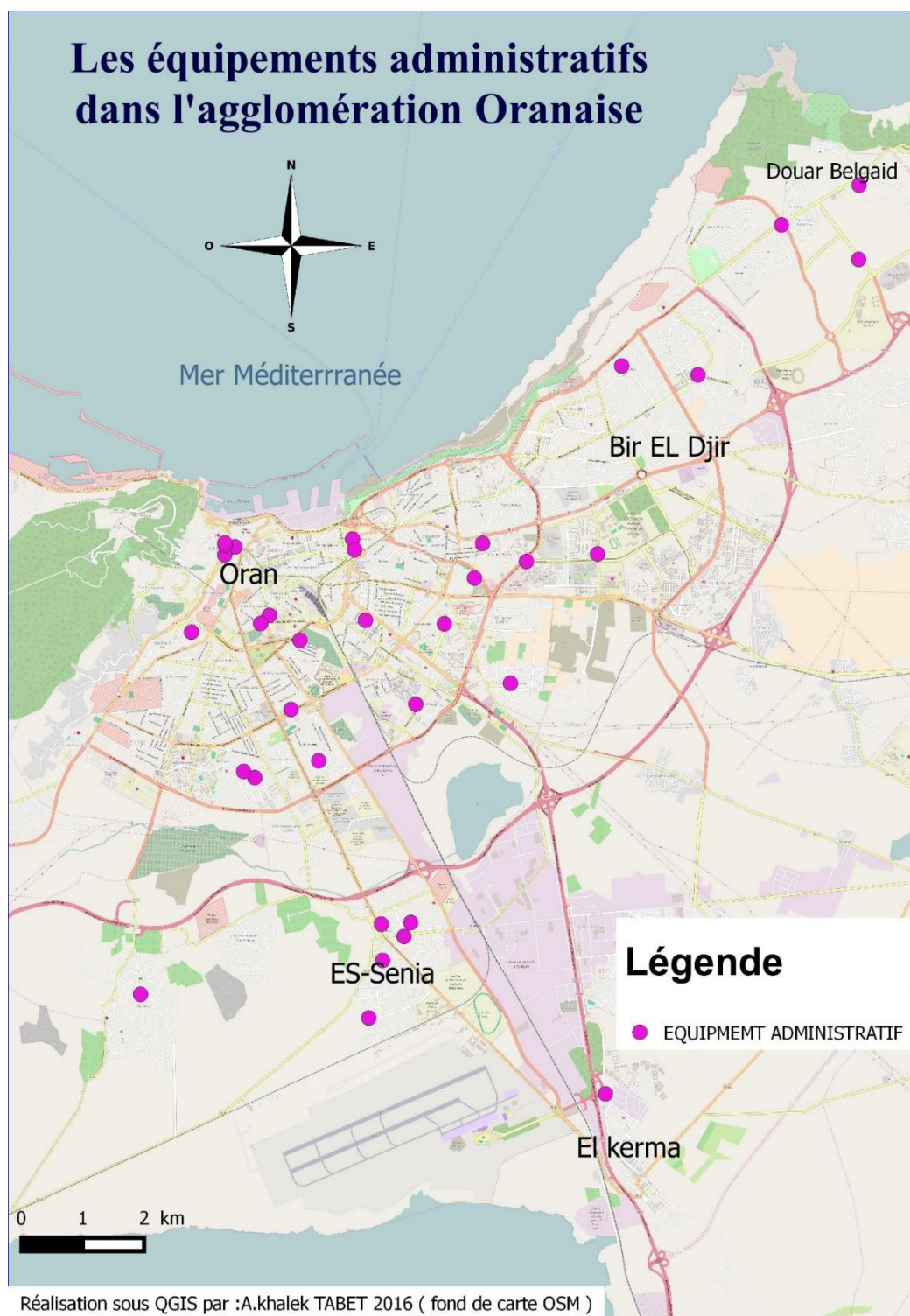
### **3.Équipement Administratif :**

Une forte concentration de ce type d'activité s'est effectuée, en premier lieu, au centre-ville puis s'est diffusée dans les autres quartiers en mitoyenneté directe avec ce centre.



La répartition obtenue met en relief une prépondérance du centre-ville pour les équipements administratifs. Ensuite cette concentration suit le sens de croissance de la ville et en troisième position les quartiers les plus peuplés. Cette situation peut être expliquée par l'antériorité de chaque quartier, la disponibilité du foncier et des biens de l'état dans ces quartiers, la valeur historique, comme elle peut être un début de mutation dans les centralités secondaires.

Carte n°9 : les équipements administratifs dans l'agglomération Oranaise.



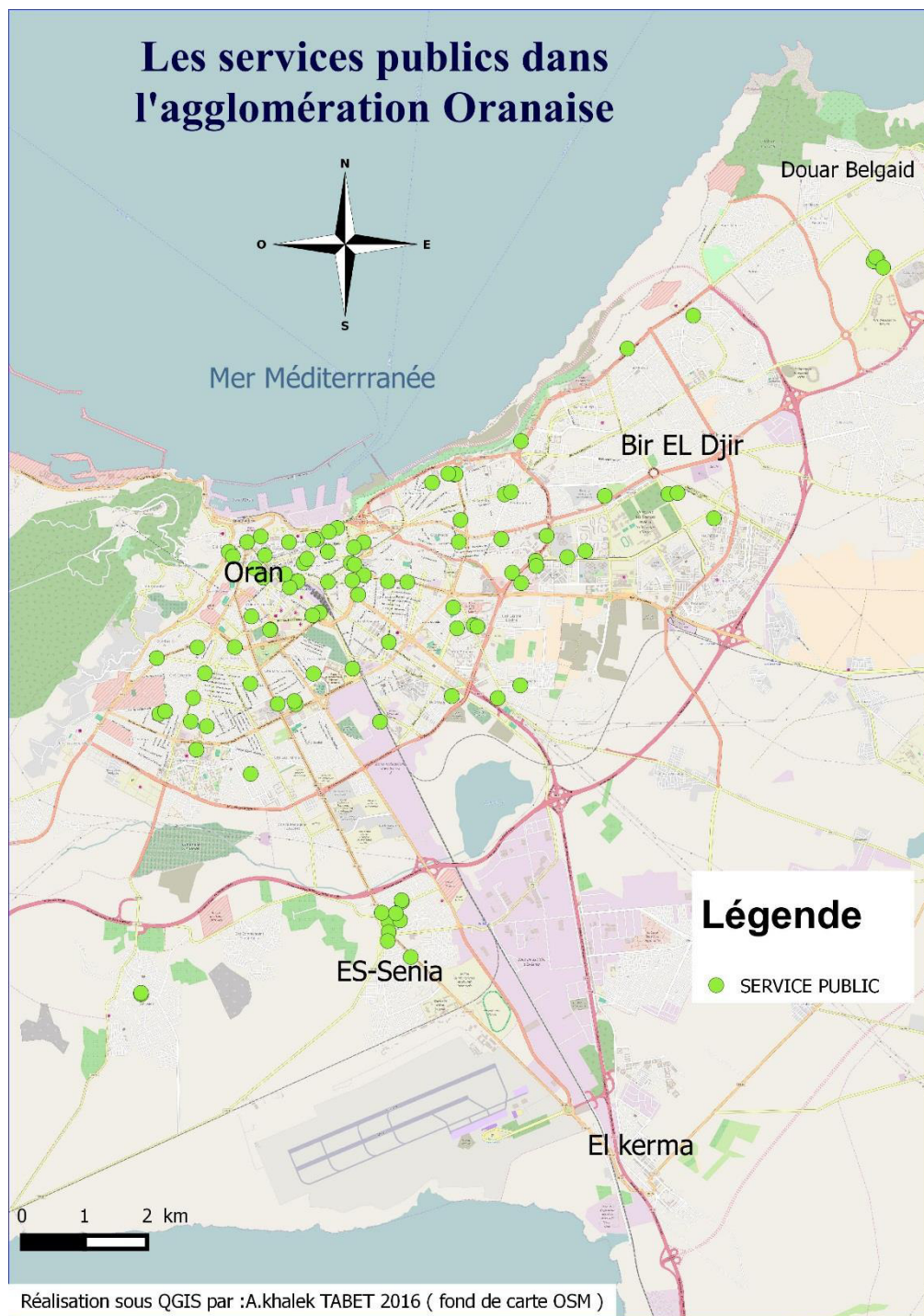
#### 4. Les services publics :

Nombreux de ces services se concentrent au centre-ville, puis se diffusent de façon concentrique et selon un mouvement centrifuge qui emprunte les pénétrantes de la ville.

Cette situation peut être justifiée par :

La corrélation entre cette activité et les celles liées à l'administration. L'importance du centre comme lieu d'attractivité et d'animation est évidente pour les raisons déjà exposées.

Carte n°10 : les services publics dans l'agglomération Oranaise.





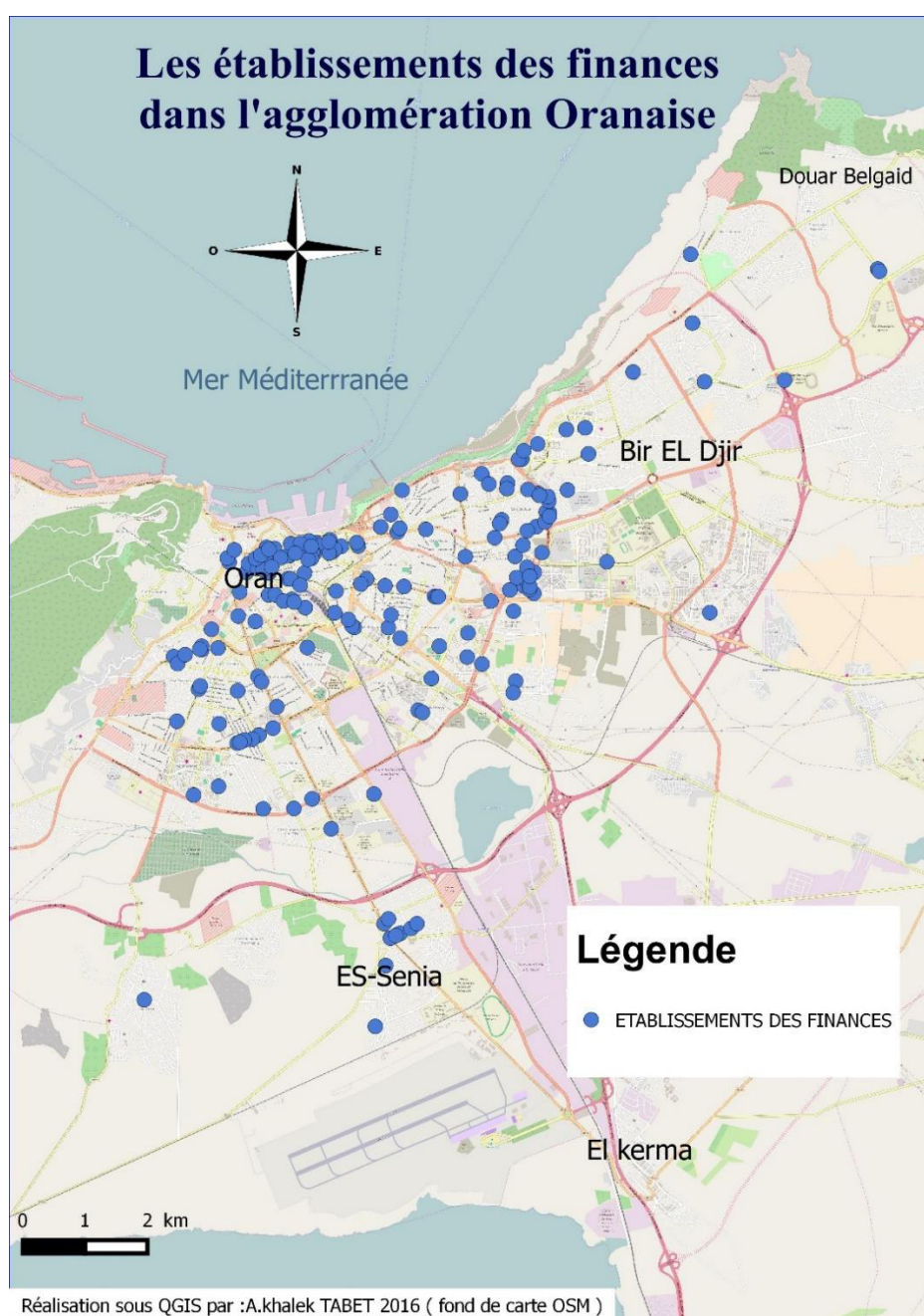
## 5. Etablissements de financiers (Banques et Assurances) :

Le centre-ville regroupe le plus grand nombre représentants de cette activité, puis un prolongement de la concentration de ses activités est constaté sur les quartiers situés au sud-est de la ville, là où se fait l'essentiel de la croissance urbaine.

Cette situation peut être justifiée par le désir d'être proche des différentes administrations, et dans les quartiers les plus densément peuplés. Comme elle peut être justifiée par la nature de ses activités qui se regroupent dans des centres d'affaires.

Elle peut être aussi justifiée par le tropisme routier et l'attractivité des grands axes routiers.

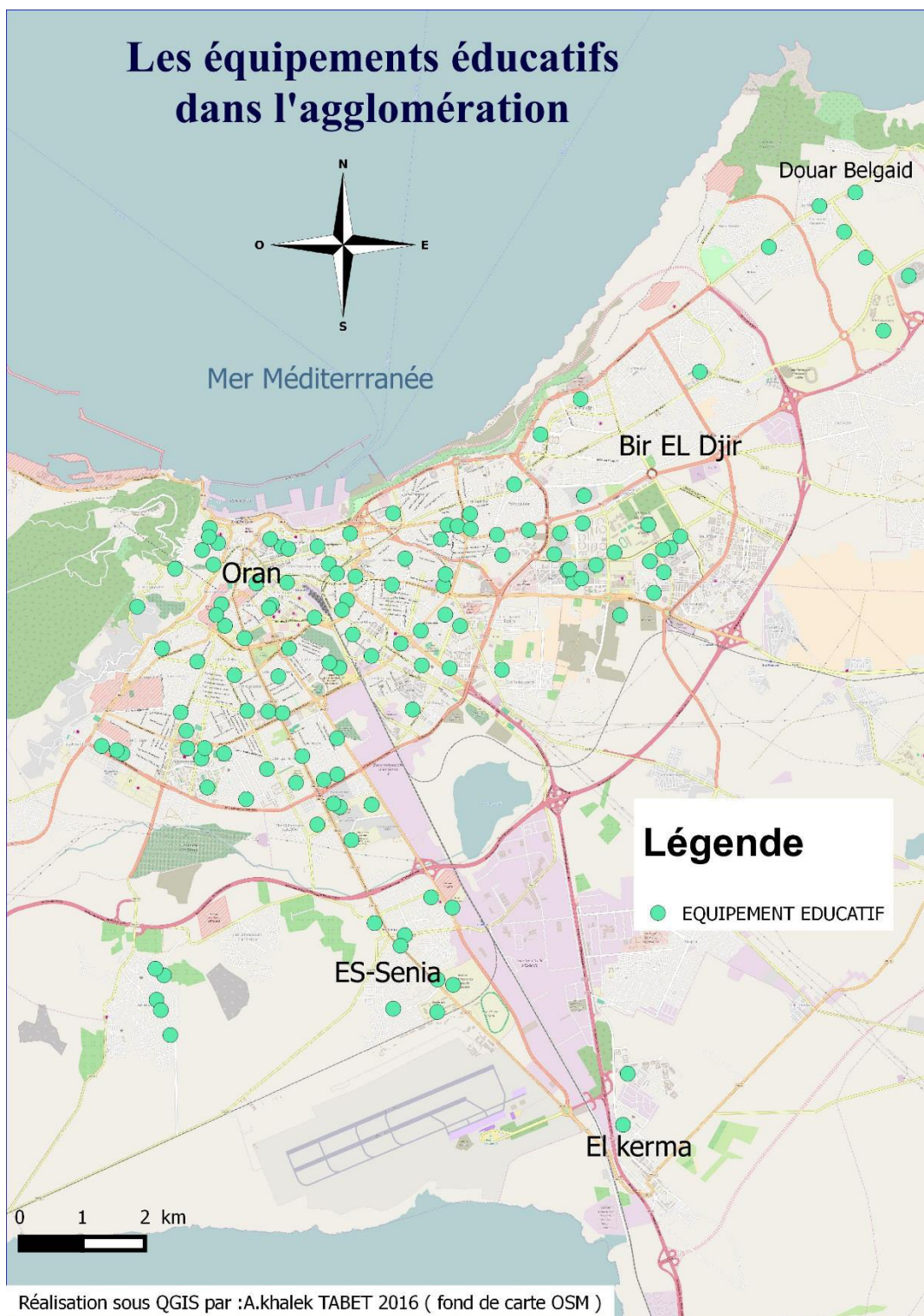
Carte n°11 : Etablissements de financiers dans l'agglomération Oranaise.



## 6. Les équipements éducatifs

Cette activité a une répartition plus équilibrée notamment pour les écoles primaires. Quant aux CEM et Lycées, ils se localisent dans les quartiers les plus denses et rayonnent sur plusieurs secteurs urbains.

Carte n °12 : Les équipements éducatifs dans l'agglomération Oranaise.





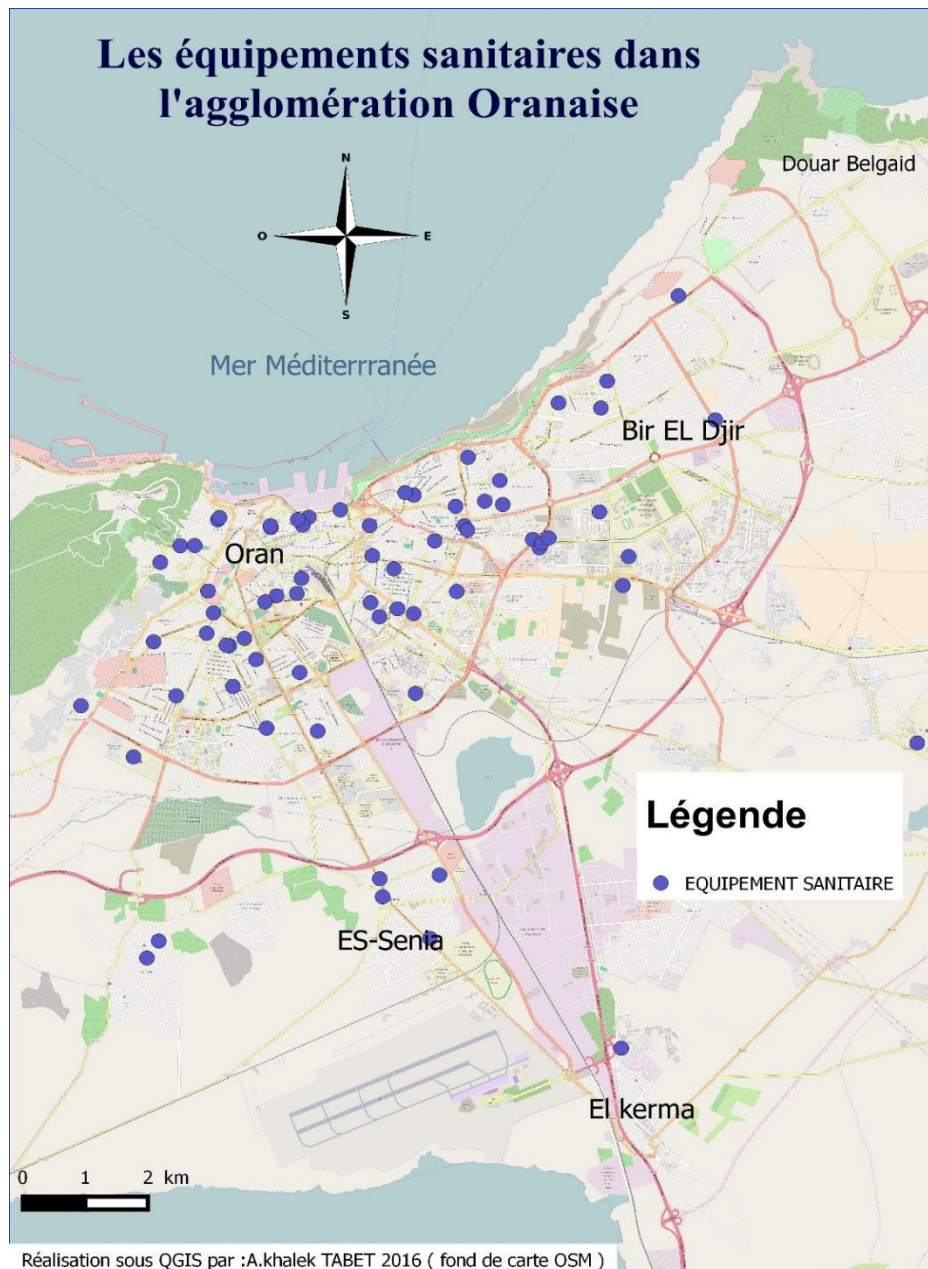
## 7. Concentration des Equipements sanitaires :

L'aire métropolitaine dispose actuellement d'une couverture de base assez acceptable, si l'on se réfère au nombre d'établissements. Les centres de santé, les salles de soin et les polycliniques font apparaître toutefois un maillage qui différencie nettement les unités fonctionnelles.

Le groupement de d'Oran dispose de plusieurs équipements sanitaires, mais avec une répartition inégale des infrastructures de santé sur le territoire oranais.

La concentration touche également les structures nécessaires au fonctionnement des soins dans les établissements de santé, telles que les laboratoires d'analyses.

Carte n°13 : Equipements sanitaires dans l'agglomération Oranaise.

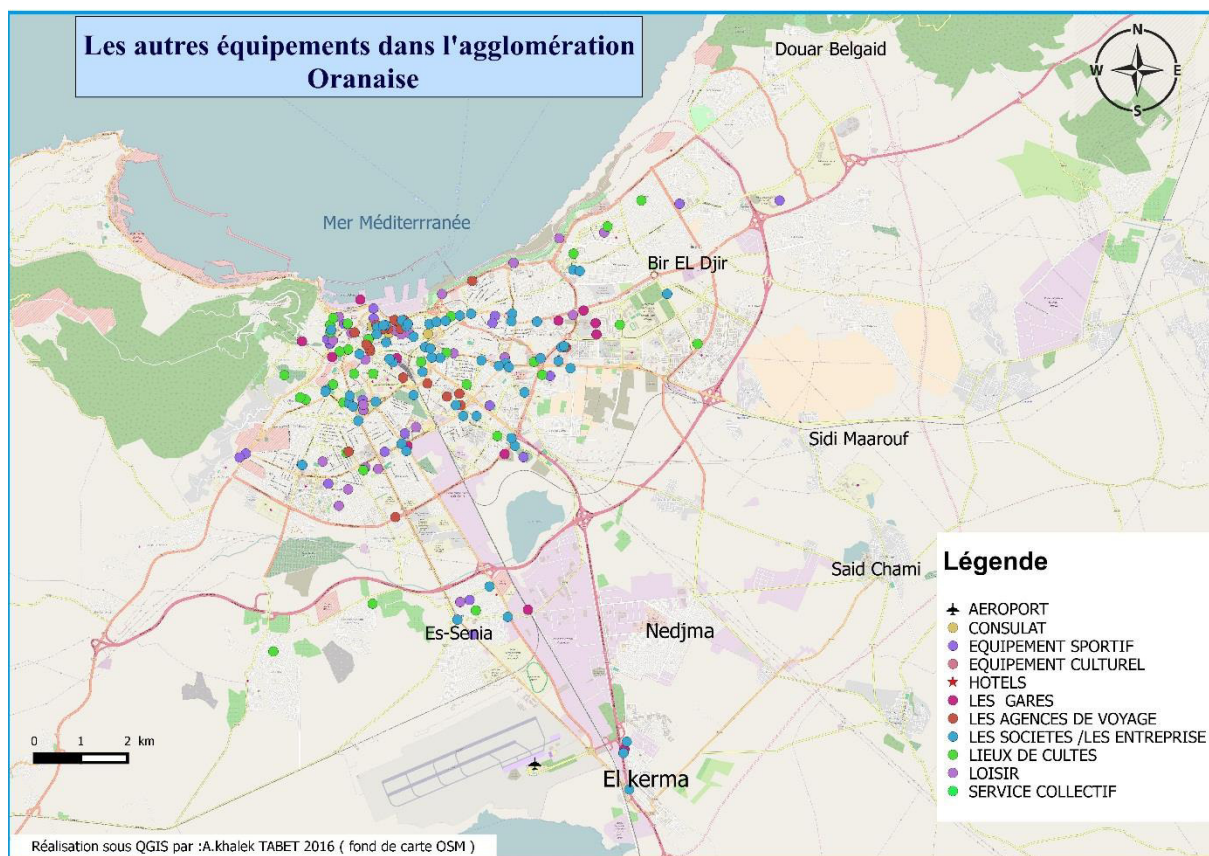


## 8. Concentration des autres équipements :

Comme les autres activités, le centre-ville en capte l'essentiel, leur concentration prend une forme polaire concrétisée par le début de la formation d'une multi-centralité et de la diffusion sur d'autres quartiers situés à sud-est et au sud-ouest de la ville.

Le centre-ville joue un rôle moteur pour ces activités et qui se renforce dans les quartiers peuplés et à forte fréquentation.

Carte n °14 : les autres équipements dans l'agglomération Oranaise.



**Conclusion :**

Les résultats obtenus par le traitement des données numériques sur la carte de l'ensemble de la ville montrent dans sa globalité que toutes les activités qui se déroulent au sein de groupement d'Oran sont concentrées au centre-ville puis elles se divisent selon le type d'activités. Nous pouvons relever qu'au niveau de la concentration des administrations et des équipements publics, la disposition résultante donne une prépondérance établie au centre-ville. Ensuite, cette concentration suit le sens de croissance de la ville.

Le centre-ville demeure très actif et a une position forte en matière d'exercice des activités et des équipements, bien que ceux-ci se développent dans les quartiers peuplés et à fréquentation forte.

# CHAPITRE 7

## L'accessibilité aux lieux d'intérêt

### Introduction

Pour comprendre davantage les transformations profondes qui ont affecté le territoire (ou les territoires) et particulièrement l'espace intra urbain il faut étudier en parallèle les phénomènes migratoires et les mouvements pendulaires, car ils sont le résultat du rapport complexe entre la sphère de production matérielle (travail, achats, loisirs...) et la sphère de reproduction sociale (la résidence).

Selon certaines estimations, plus de 80% des emplois de la wilaya sont localisés dans la ville d'Oran. Donc, Oran est le pôle d'emplois de l'aire urbaine, elle en est aussi le pôle d'équipements. Elle bénéficie de la gamme des équipements les plus rares (port, hôpitaux, universités, centres de formation, hôtels classés, restaurants, théâtre etc.).

Ainsi, et hormis Bir EL Djir et Es Sénia qui disposent de certains nombre de grands équipements structurants (universités et aéroport), le reste des communes de la couronne disposent seulement de quelques-uns de ces équipements.

De par ses équipements et les emplois qu'elle offre, Oran rayonne sur un bassin de vie qui déborde les frontières de l'aire urbaine en direction des communes de la wilaya et des autres wilayas (surtout celles du Nord-Ouest, mais aussi de l'Est et du Sud).

Les mouvements pendulaires en s'amplifiant dépassent largement l'offre de transport, en dépit de son amélioration et certains habitants de communes (Sidi Chahmi et El Karma) ou de quartiers périphériques se voient obligés de se rabattre sur les transporteurs clandestins.



## **1. Accessibilité des équipements :**

L'objectif de ce chapitre est d'examiner l'accessibilité aux équipements par rapport aux transports collectifs.

La satisfaction des besoins se fait au centre-ville où, comme dans le cas des achats de biens, la concentration de nombreuses activités diversifiées dans un même espace reste plus attractive pour les populations et qui rend la mobilité très difficile surtout vers le centre-ville.

Le développement rapide du tissu urbain de l'agglomération d'Oran a entraîné des besoins de plus en plus importants en matière de déplacements, et une mobilité aussi bien croissante que diversifiée. Cette croissance spatiale de l'agglomération oranaise qui allonge les distances et qui augmente les besoins en équipement aggrave les conditions de mobilité dans la ville.

Deux exemples sont choisis pour examiner l'accessibilité aux équipements par les transports collectifs : le bus (la ligne de P1 privée et publique) et le tramway d'Oran.

## **2. Accessibilité aux équipements par rapport à ligne de P1 :**

A partir de la carte d'accessibilité des équipements par rapport à ligne de p1 :

La ligne de P1 est une ligne qui démarre du lycée Lotfi pour atteindre l'université d'Oran 2 (Belgaid), en passant par Gambetta, Seddikia, Akid Lotfi, Canastel... etc.

Cette ligne permet d'accéder à beaucoup d'équipements (l'université de Belgaid, les écoles, les administrations, les hôtels...) aussi les nouveaux quartiers résidentiels de la périphérie Est de la ville. La circulation connaît des congestions sur ce tronçon car l'usage de la voiture particulière est très important.

Durant notre sortie sur le terrain on a constaté qu'il y a une certaine différence entre la ligne privée et la ligne publique (étatique) :

- Les arrêts de la ligne privée sont anarchiques par contre au niveau de la ligne publique ils sont relativement bien définis.
- La ligne privée présente une faible qualité de service (fréquences irrégulières, déviation des transporteurs dans certains cas comme la fuite de l'encombrement, non-respect de l'utilisateur...)

- Le manque des transporteurs durant le week end surtout le vendredi.
- Le temps d'attente (à la station et dans le bus) est très lent ce qui incommode et énerve les usagers de la ligne privée.

En fin les utilisateurs de cette ligne pour accéder à des équipements ou se rendre au centre-ville d'Oran préfèrent la ligne publique pour des raisons citées précédemment.

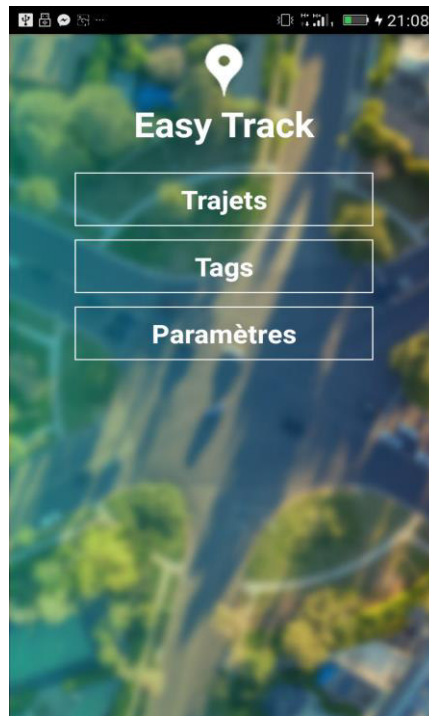
### **Recueil de l'information : les aspects méthodologiques**

L'application Esay Track est une application android, qui a été développée par programmation windev (windows devlpement) par le BENTATA Réda, membre de l'équipe Optimisation du réseau routier.

Les avantages de l'application sont les suivantes :

- Elle est simple et facile d'utilisation.
- La possibilité de faire un trajet et un tag ou même temps par GPS.
- Récupération des données sur serveur distant du CRASC.
- Calcul de la durée du trajet et la vitesse.
- La possibilité de faire des arrêts de trajet et de les reprendre ultérieurement.

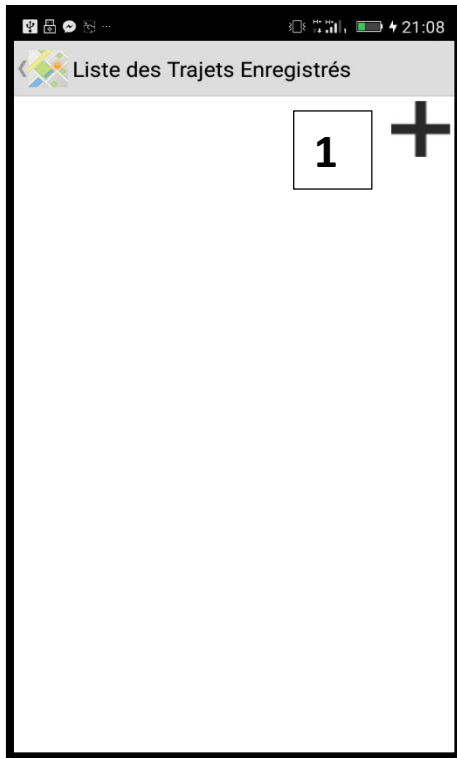
Mais l'application elle est en cours d'amélioration.



Figure(12) : représente l'interface de l'application.

Trajet : ce bouton donne la possibilité de créer un trajet, et de voir les trajets existants.

Tag : ce bouton donne la possibilité de créer un point de tag.



1 : clic pour ajouter un trajet.

Figure(13) : Ajouter un trajet



2 : pour nommer le trajet.

figure (14) : nommer le trajet

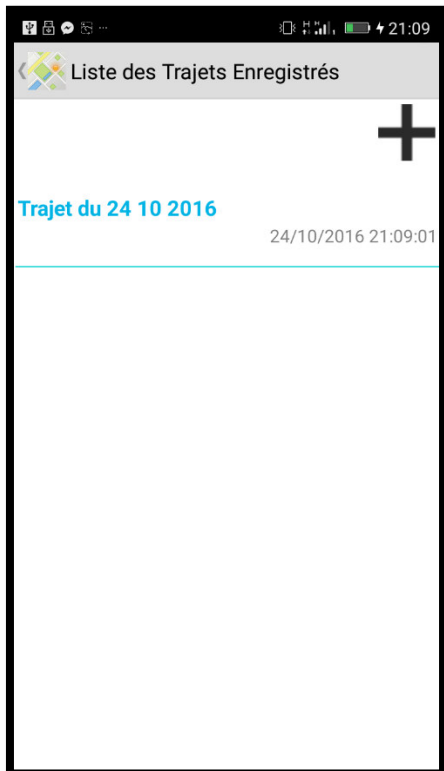
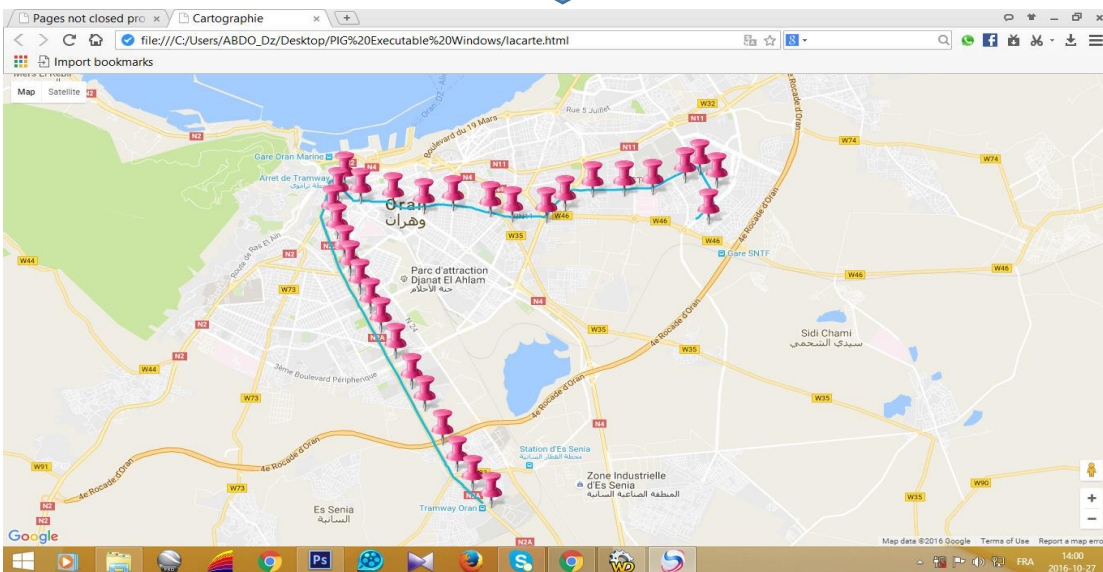
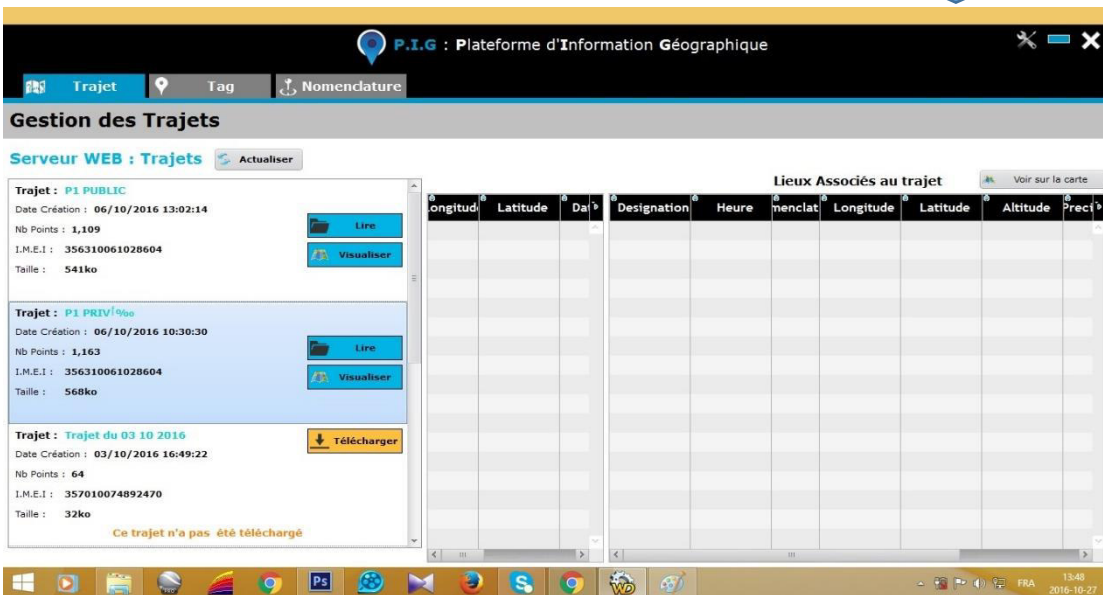
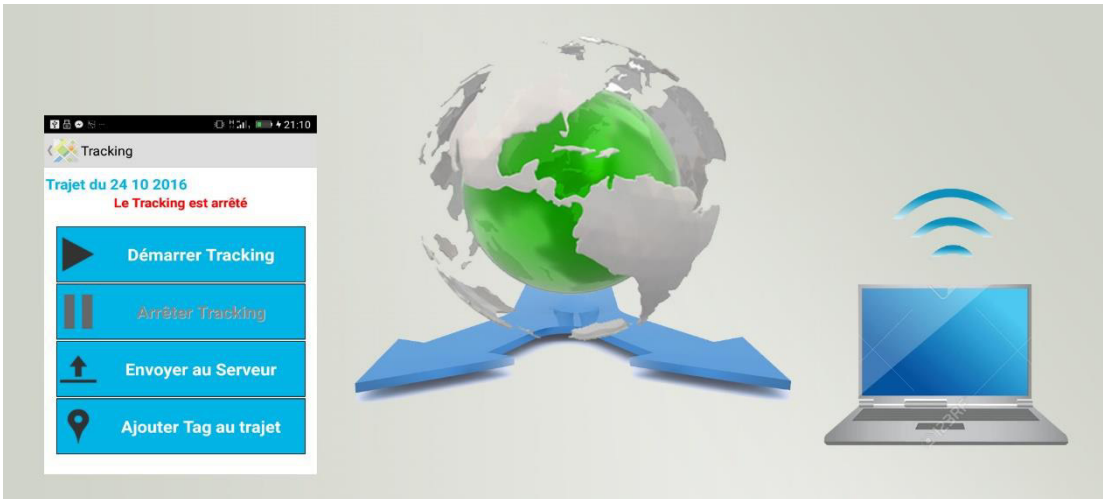


figure (15) : le trajet qui ajouter

Le trajet est enregistré par clic sur le trajet pour entrer dans la fenêtre qui suit.



Figure (16) : les applications de trajet



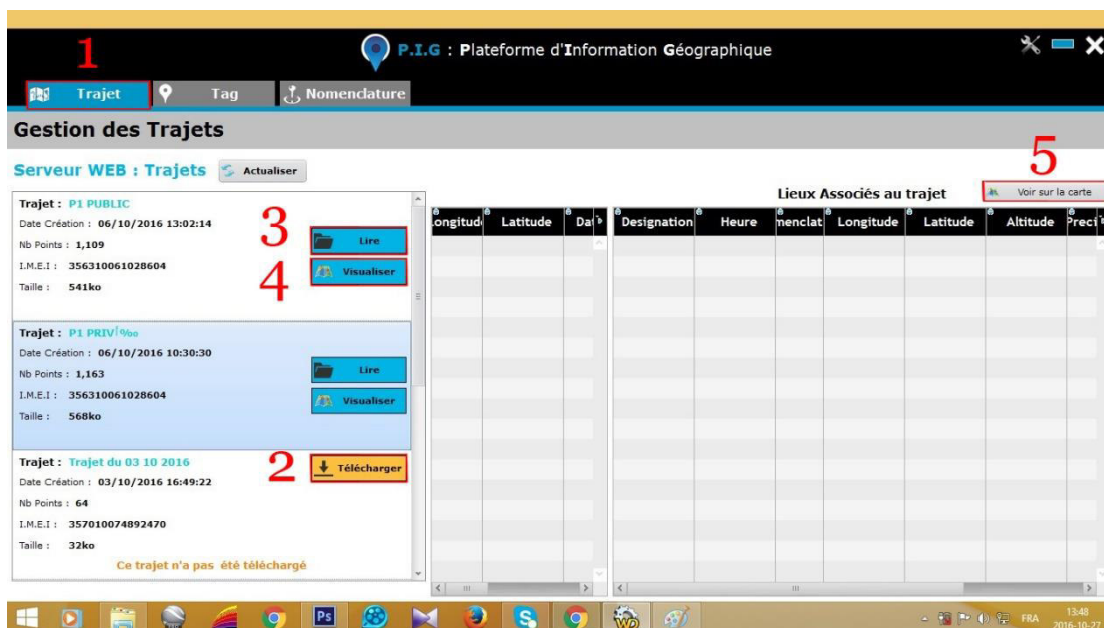


Figure (17) : les fonctions de serveur

1 - Trajet : ouvrir le trajet

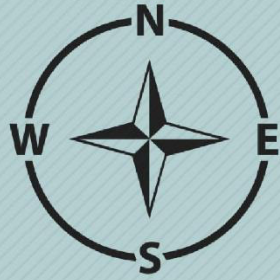
2 - Télécharger les données de trajet sur le serveur à l'aide de l'interface WEB pour dialoguer avec le serveur distant du CRASC.

3 – lire les données (désignation, heur, longitude, latitude, altitude, précision, date et heure )

4 et 5 : ouvrir la carte sur la page web



# Les Equipments qui accessible par rapport ligne P1





### **3. Accessibilité aux équipements par rapport à tramway :**

Il faut savoir que le tramway d'Oran évolue sur une ligne de 18 km qui s'étend d'Es-Sénia à Sidi Maârouf en passant par l'USTO, le rond-point des trois cliniques, la mosquée Ibn Badis, le rond-point d'El-Makkari, l'avenue de Saint-Eugène, la rue de Mostaganem, la place du 1er Novembre, boulevard Maâta, boulevard Mascara, l'avenue de l'ANP pour arriver à Es-Sénia. Cette ligne de 18 kilomètres relie le sud et l'Est de l'agglomération oranaise avec le centre-ville.

A partir de de la carte de l'accessibilité à des équipements par le tramway d'oran :

Le tramway passe par plusieurs équipements comme les universités, les écoles, les postes...etc. avec sa fluidité et sa rapidité rendent l'accès à des services plus facilement et plus rapidement par rapport à l'utilisation de bus car il emprunte un site propre (TCSP).

La mise en service du tramway, permet, outre la satisfaction des attentes de la population en terme de mobilité dans des conditions de confort, de sécurité et de rapidité appréciables, d'améliorer la qualité de vie des oranais, et d'engendrer de nouveaux noyaux de développement urbain. Il sert également à structurer le développement urbain de la ville et à conserver à la population toutes ses chances d'équité par rapport à l'accessibilité aux emplois et aux activités urbaines.



Carte n°16

# Les Arrêts de tramaway



Réalisation sous QGIS par : A.khalek TABET 2016 (Fond de carte OSM)



# Les Equipments qui accessible par rapport Tramway





**Conclusion :**

A partir des exemples précédents, en constat que les équipements dans le groupement d'Oran sont facilement accessible. Et certains arrêts sont appelés par rapport aux équipements existants. Malgré certain problème qui reste a règle, comme les horaires de transport, la mortalité des travailleurs...etc.

## **Conclusion générale :**

Dans de ce travail exploratoire, et à travers ses différentes étapes, nous avons pu construire une image de plus en plus claire sur la notion de centre, centralité et facteurs de centralités dans un tissu urbain de manière globale, bien que cette notion de centralité renvoie souvent à une notion d'échelle géographique et reste difficile à appréhender dans une échelle locale plus réduite.

Au sein de groupement d'Oran, l'extension rapide se fait en fragments de villes, en périphérie qui engendrent de nouvelles centralités. Cette extension est faite selon deux types. Le premier est fait sur des noyaux existants, c'est le cas notamment des nouvelles extensions de l'agglomération de Chérif Yahia, d'Ain El Beida, d'Es Senia. La seconde forme spatiale se traduit par des créations des nouvelles centralités dans les communes de Bir El djir et de Sidi Chahmi.

La ville d'Oran a connu ces dernières années plusieurs projets d'extension et de réalisation d'infrastructures routières, avec notamment la réalisation du tramway d'Oran, le nouveau pôle universitaire de Belgaid. Des changements qui ont introduit des modifications dans les mobilités et l'usage des modes de transport.

La ville d'Oran est classée deuxième ville en Algérie, elle dispose de plusieurs équipements à rayonnement local, régional voire même national.

Ces équipements se concentrent au centre-ville, cela est due à l'attraction de ce noyau. L'accessibilité au centre-ville étant plus facile, surtout avec le lancement de la ligne de tramway qui a facilité les déplacements entre les espaces périphériques et le centre-ville.

Avec l'émergence de certaines centralités, en a constaté qu'il y a une délocalisation de certains équipements comme les équipements administratifs implanté à l'USTO, l'université à Belgaid, complexe sportif à Bir El Jir...etc. l'objectif de cette délocalisation est d'équilibrer les espaces et de les rendre moins dépendants du centre-ville, ce qui participe à l'amélioration des conditions de vie dans les nouvelles périphéries.

Si on examine le tracé de certaines lignes du transport collectif, elles rendent accessibles plusieurs équipements (passent à proximité de plusieurs équipements voir la carte de tramway et de la ligne de P1). Mais également il y a plusieurs problèmes en citant : le manque de contrôle, la congestion ou sein de transport collectif, non-respect des horaires...etc.

## **Bibliographie :**

### **Les ouvrages**

**CERTU.**, 1999: "Nouvelles centralités, pratiques. Les pratiques sociales dans les centres commerciaux de périphérie : pôles commerciaux ou pôles d'intégration". Paris: Ministère de l'Équipement, 79p.

**CERTU.**, 2003: Centralités, pratiques dans la ville en mutation. Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ? Paris : Ministère de l'Équipement, 214p.

**GEORGE Pierre & VERGER Fernand.**, 2004, "*Dictionnaire de géographie* " 8e Edition, PUF, Paris, 462p

MINISTERE DE L'EQUIPMEN, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME, décembre 1993, mobilité quotidienne et structure spatiale de la ville Toulouse et Bordeaux

### **Thèses et mémoires de Magister**

**BELESGAA Zoheir**,2004, " Dynamiques Urbaines en périphérie orientale de la ville d'Oran Analyse et mesure par l'outil S.I.G, Magister en géographe ,Université d'Oran

**GOHIER Malo**,2009, Comment identifier les centralités urbaines et quelles relations entretiennent-elles entre elles?, MASTER 1 GENIE URBAIN , UNIVERSITE PARIS-EST MARNE-LA-VALLEE

**MACARIO Mélanie**,2012, L'aménagement des centres-villes : la mobilité, vecteur et acteur de la centralité urbaine , Doctorat Droit public, UNIVERSITE PAUL CEZANNE AIX MARSEILLE III

**MAZOUZ Fatima**,2015, LE RENOUVELLEMENT DU PATRIMOINE BATI VETUSTE « Le cas du centre-ville d'Oran », Doctorat ES-Science en architecture, Université des Sciences Et Technologie d'Oran Mohamed BOUDIAF

**MIMOUNI Oumria**,2008" Nouveaux espaces commerciaux analyse des structures commerciales et modes de distribution statistique et spatiale dans la zone périurbaine d'Oran ( algerie )" Magister en géographie, Université d'Oran

**MOKRANE Said**,2007,Evolution de la structure commerciale dans un quartier ancien d'Oran " Médina Jdida" , Magister en géographie, Université d'Oran

**ROUANE Serik Selma**,2014 , LES GALERIES MARCHANDES, GRANDES ET PETITES SURFACES COMMERCIALES à ORAN, Magister en géographie, Université d'Oran

**SEMOUD B**, 1975, *Médina J'dida, Étude cartographique et géographique d'un quartier d'Oran. Les rapports avec l'agglomération et la région oranaise*, Thèse de doctorat de 3e cycle en géographie, sous la dir. de F. Joly, Univ. Paris-VII, 169.

**TRACHE S. M**, 2010 "Mobilité résidentielle et périurbanisation dans l'agglomération Oranaise" Doctoral d'Etat, Oran.

**WERMIELLE Céline**, juin 2014 "Stratégies visant à renforcer l'attractivité territoriale –le cas chaux de fonds " Faculté des géosciences et de l'environnement université de Lausanne .

### **Mémoires de fin d'étude d'ingénieur en géographie :**

**BOUSSID Messaouda, MEGROUS Houari**, 2000, Etude des structures commerciales et sociales au entre ville d'Oran (1989-1999), Université d'Es-senia Oran.

**KHATTAR Khalil. SOLTANI Fatima Zohra**, 2007 " Circulation et congestion dans l'agglomération Oranaise" Université d'Es-senia Oran.

### **Revue et articles :**

**BOUHALI Anne** , " Médina J'dida (Oran), un quartier-marché sur les routes algériennes du commerce transnational ", *Les Cahiers d'EMAM* [En ligne], 26 | 2015, mis en ligne le 20 juillet 2015, consulté le 16 octobre 2016. URL : <http://emam.revues.org/889> ; DOI : 10.4000/emam.889

**PDAU ORAN** Phase 1. septembre 2014

**La révision PDAU d'Oran** , septembre 2015

عمر اوي راضية، عبدلي فاطمة : 2014، التوسعات الحضرية الجديدة والتحركات السكانية شرق مجمعة وهران حالة حي الصباح حي الياسمين حي النور حي عدل ، مذكرة ، جغرافية وتهيئة الإقليم ، جامعة وهران .

فلوح محمد، بن حليلة إبراهيم :2003،دراسة التجهيزات وقدرة هيكلتها للمجال في الاحياء المحيطة لمدينة وهران مابين الحزام المحيطي الثاني والحزام المحيطي الثالث، مذكرة ، جغرافية وتهيئة الإقليم ، جامعة وهران 2.

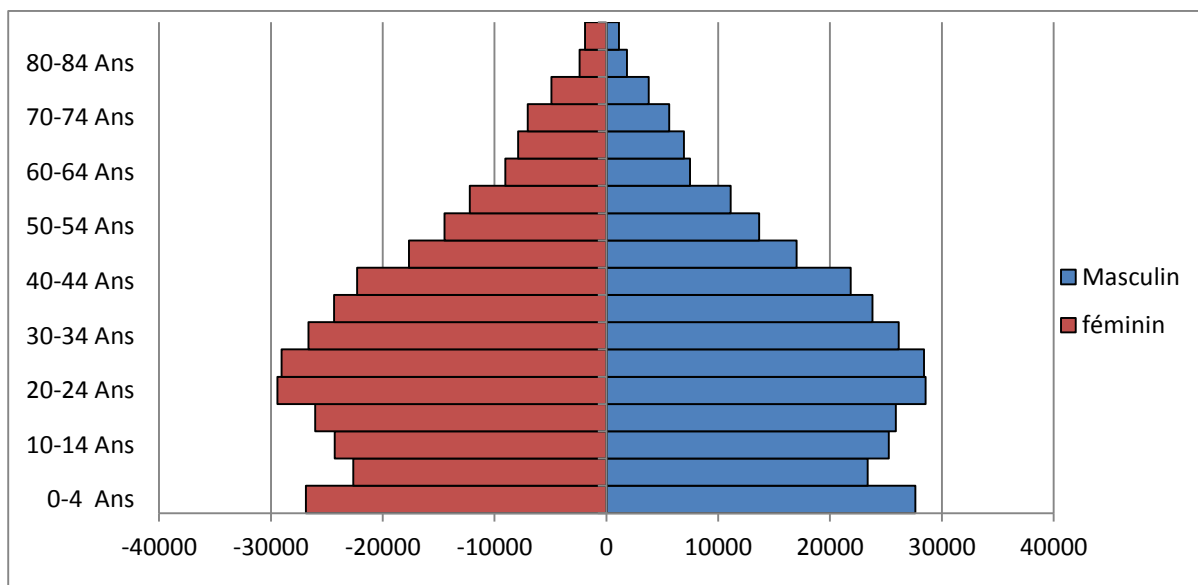
زادي علي :2015، اليات تشكل مركزيات حضرية محيطة متخصصة جديدة بمجمعة وهران حالة حي كاسطور ، مذكرة ، جغرافية وتهيئة الإقليم ، جامعة وهران 2.

مكي زوليخة،:2015، تطور المركزيات الحضرية بالمجمعات المحيطة بوهران -حالة السانيا - ، ماستر نسيير المدن والتنمية المستدامة ، جامعة وهران 2.

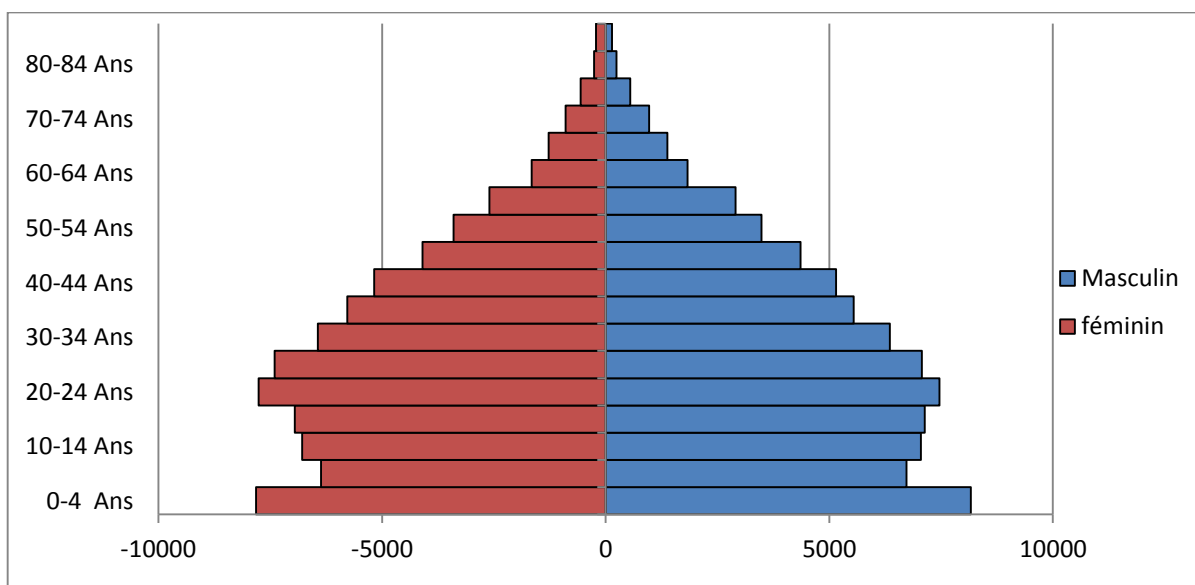
ملاح ليلي،وراد إيمان:2015 ، ظهور المركزيات الجديدة بالجهة الشرقية لمجمعة وهران حالة حيي العقيد لطفلي و خميستي ،مذكرة ، جغرافية وتهيئة الإقليم ، جامعة وهران 2.

# Annexes

La pyramide des âges :commune d'Oran

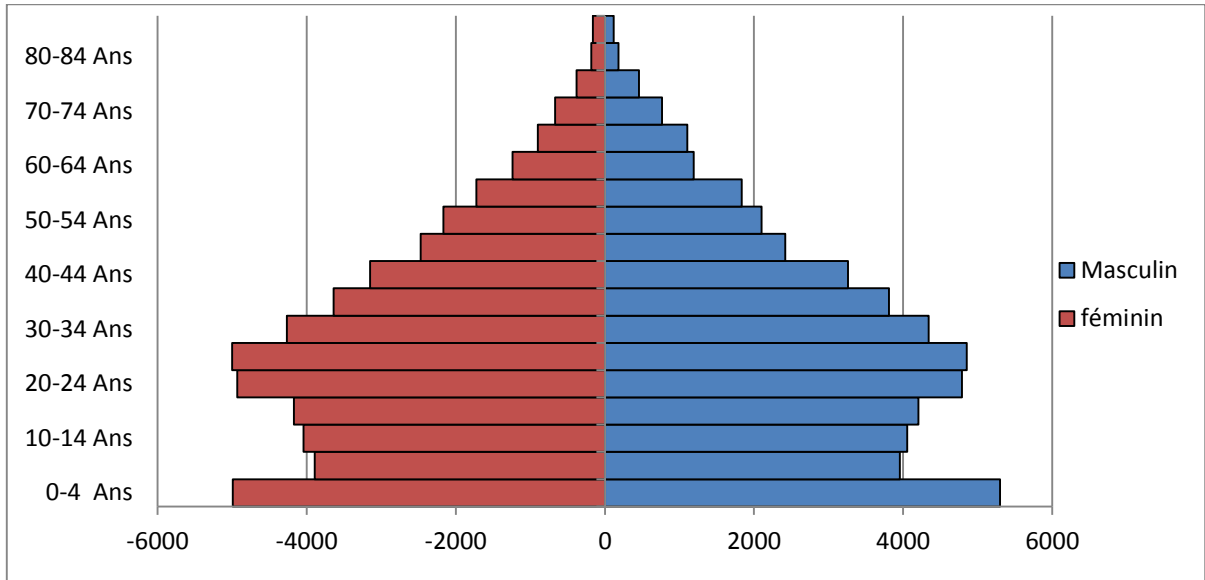


La pyramide des âges Commune Bir el djir

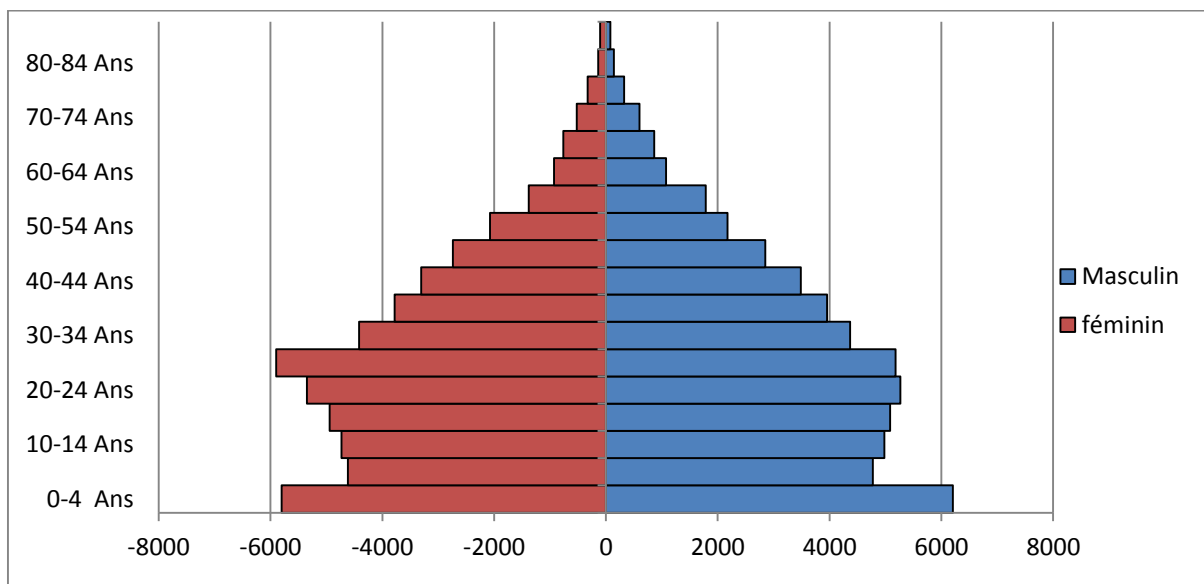




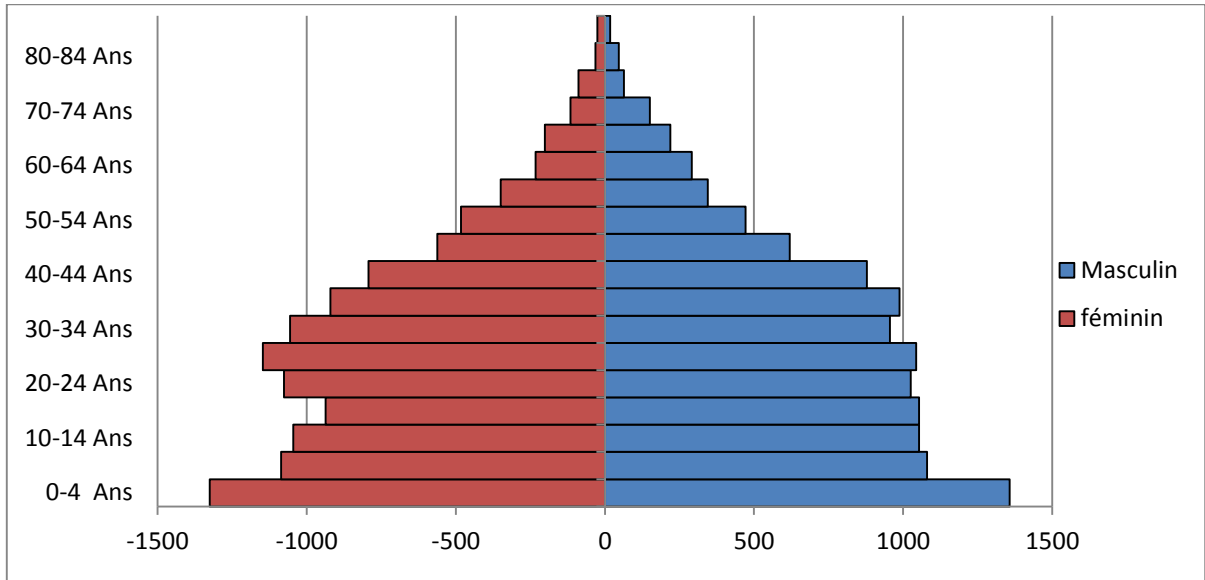
La pyramide des âges Commune Es Senia



La pyramide des âges Commune Sidi chami

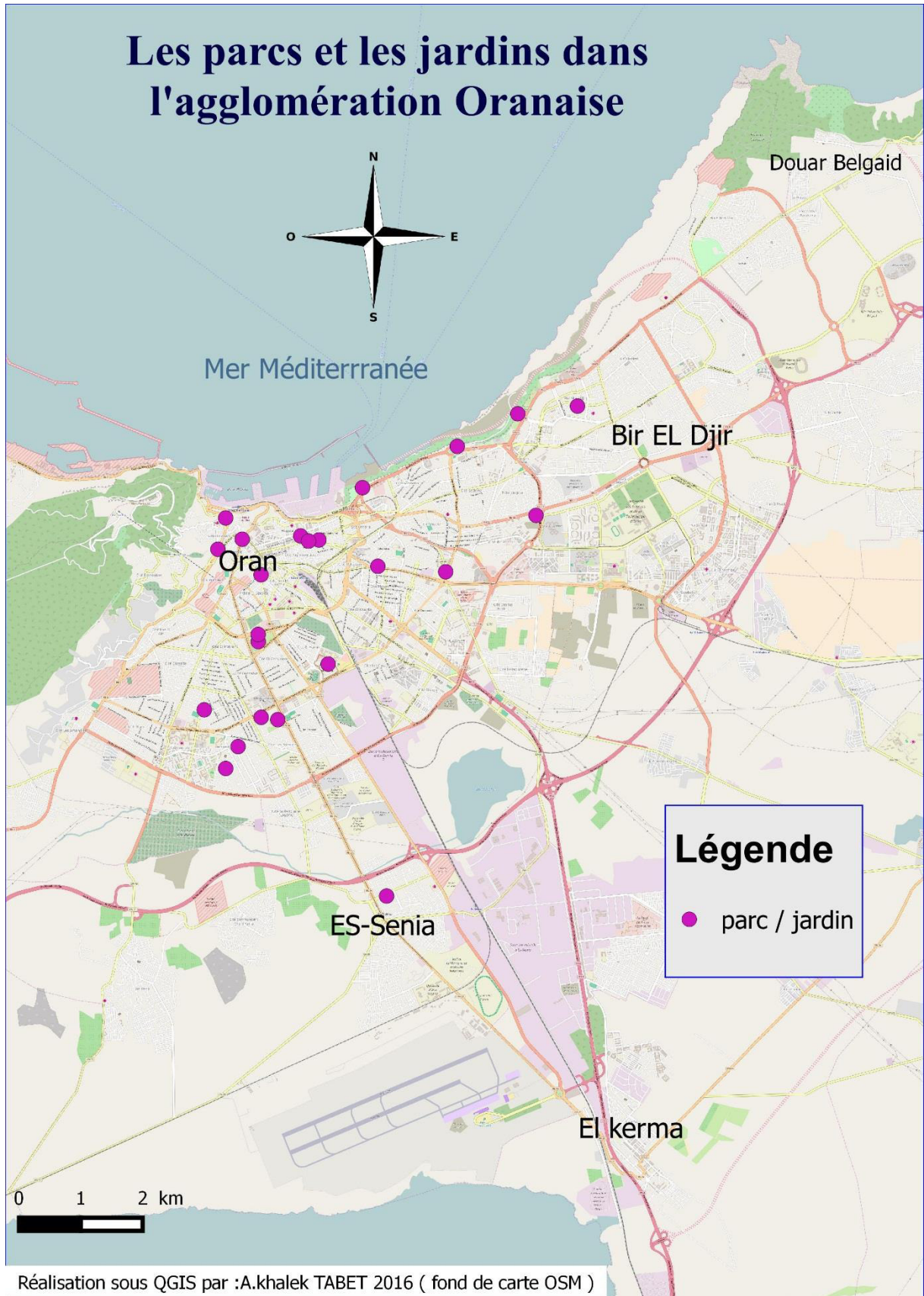


### La pyramide des âges Commune EL Kerma



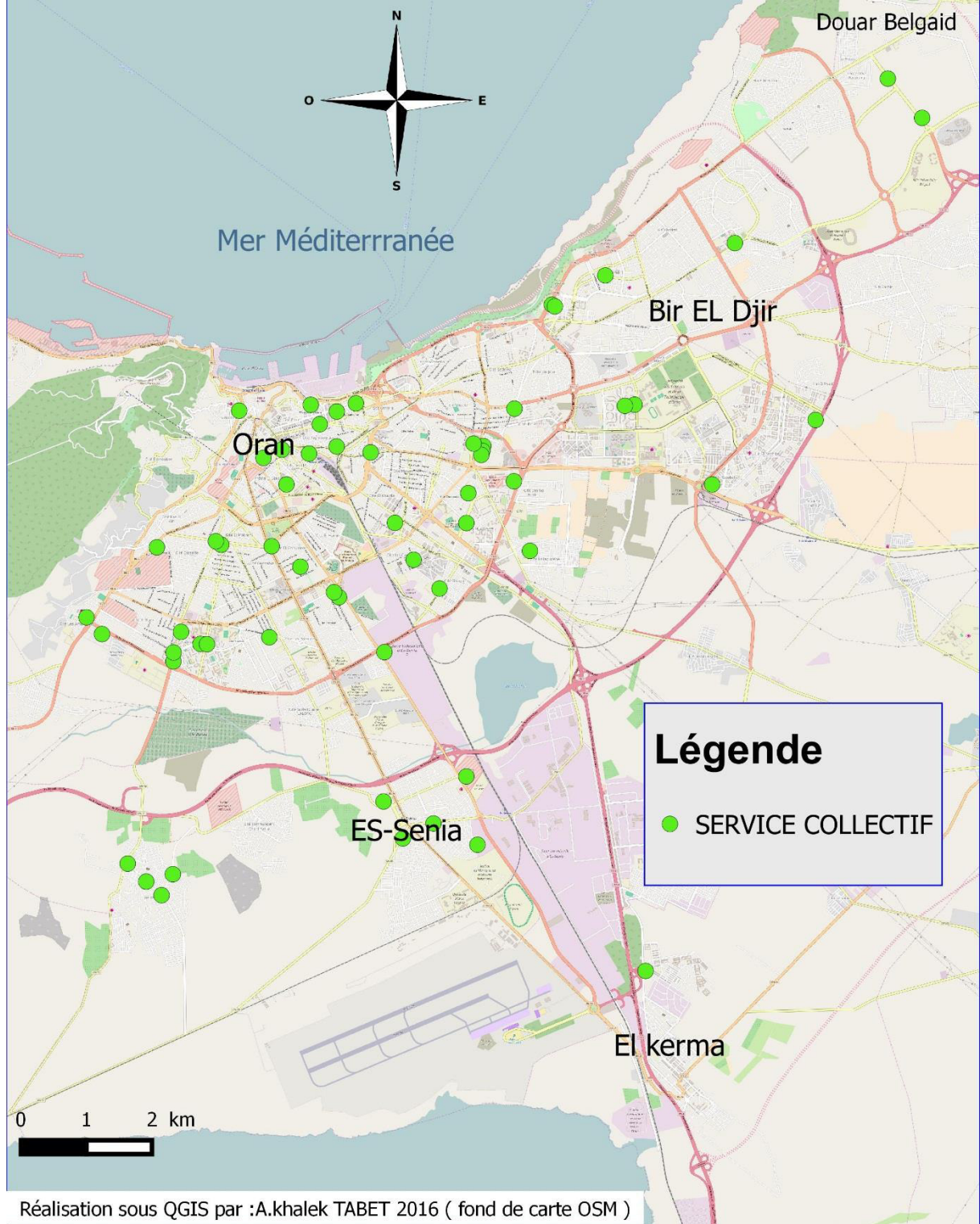
## La concentration des équipements

# Les parcs et les jardins dans l'agglomération Oranaise

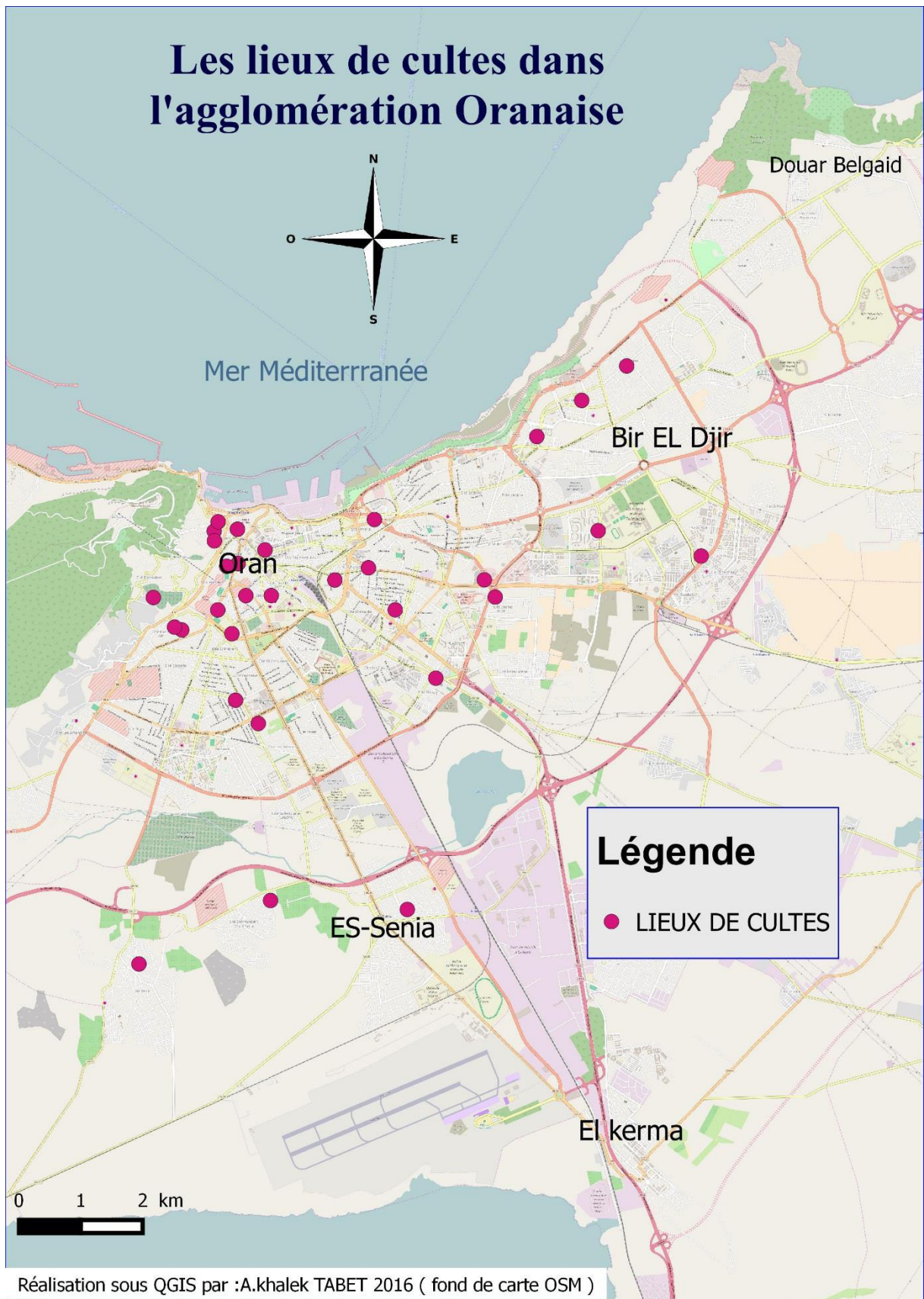




# Les services collectifs dans l'agglomération Oranaise

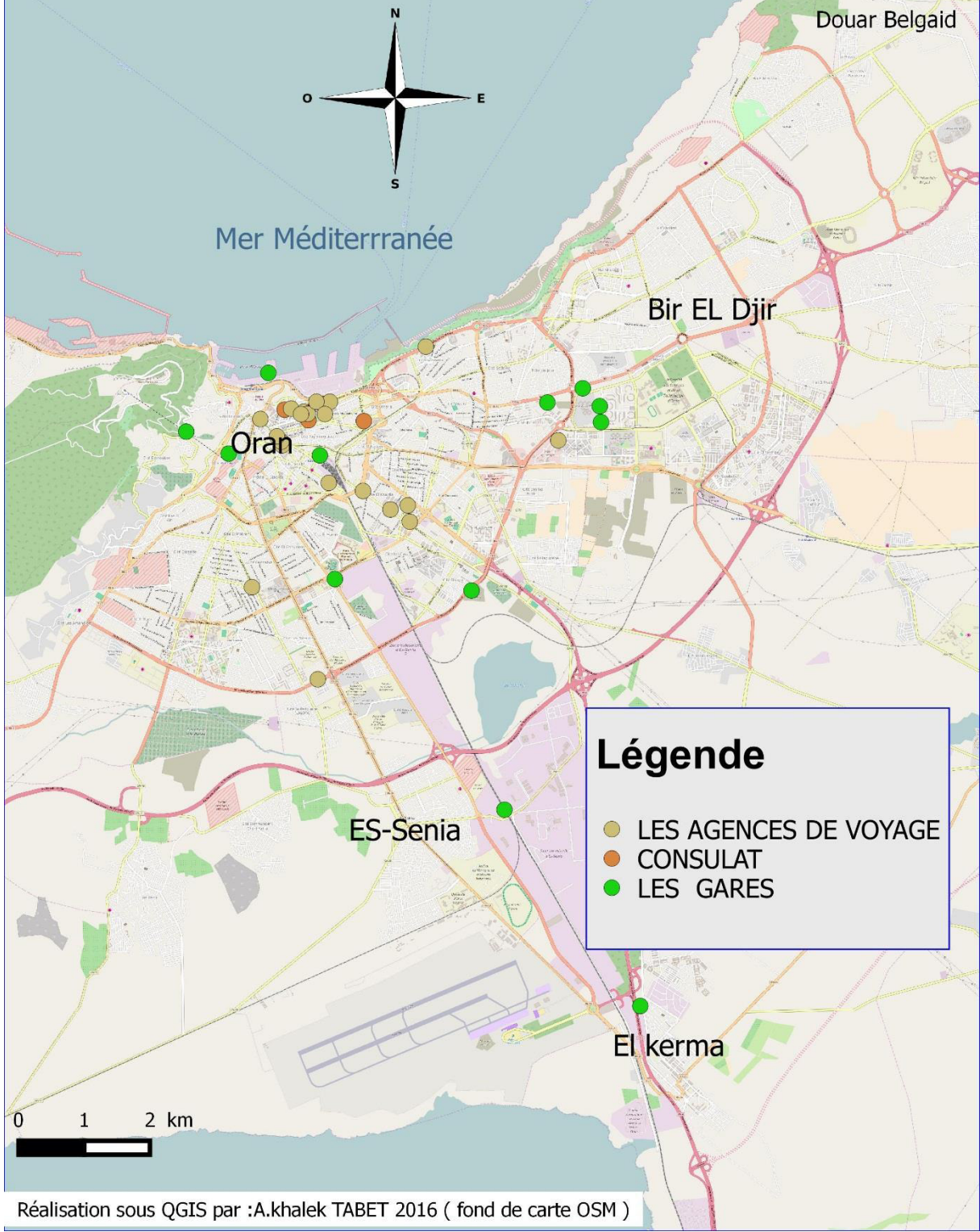


# Les lieux de cultes dans l'agglomération Oranaise

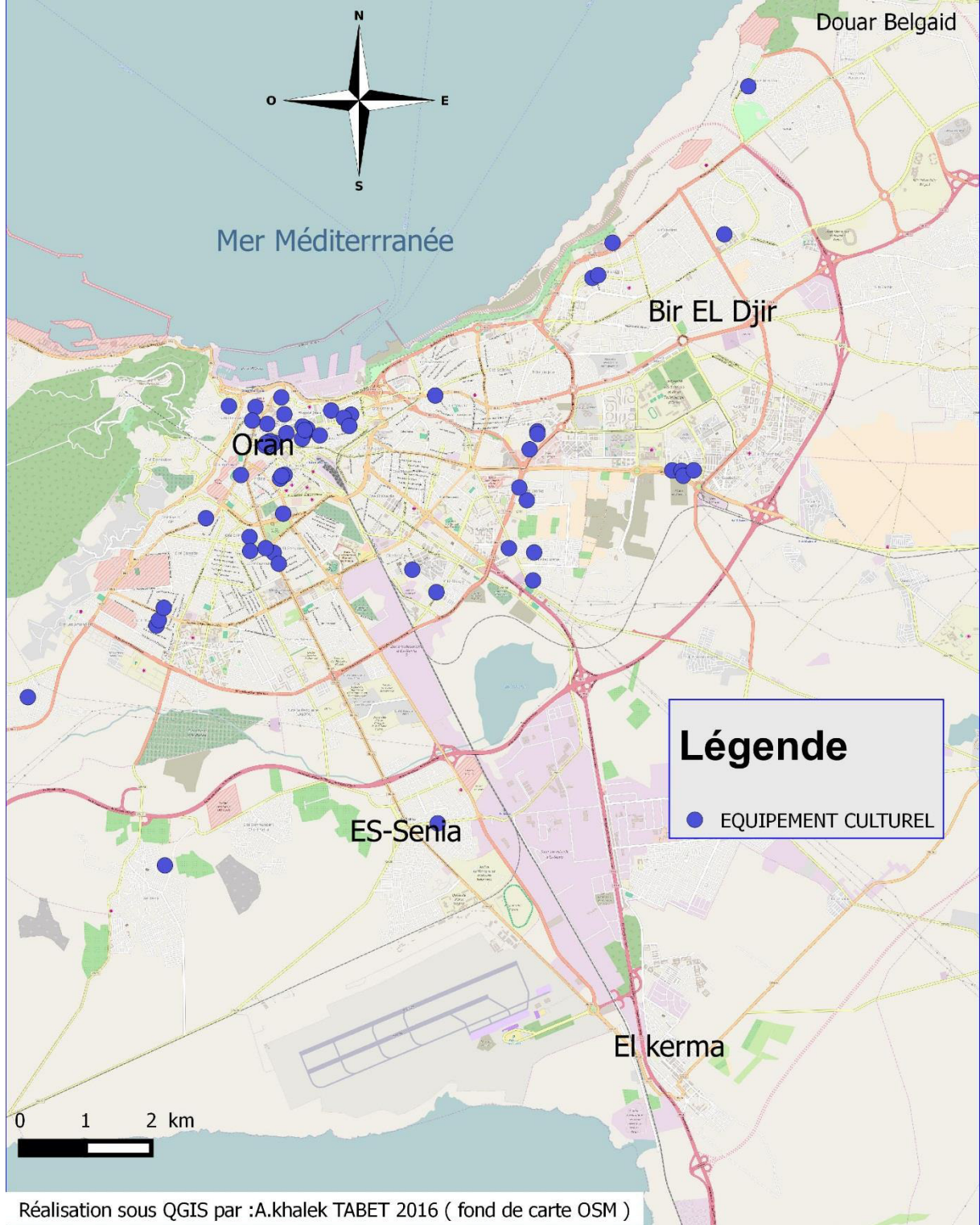




# Les agences de voyage, consulats et les gares dans l'agglomération

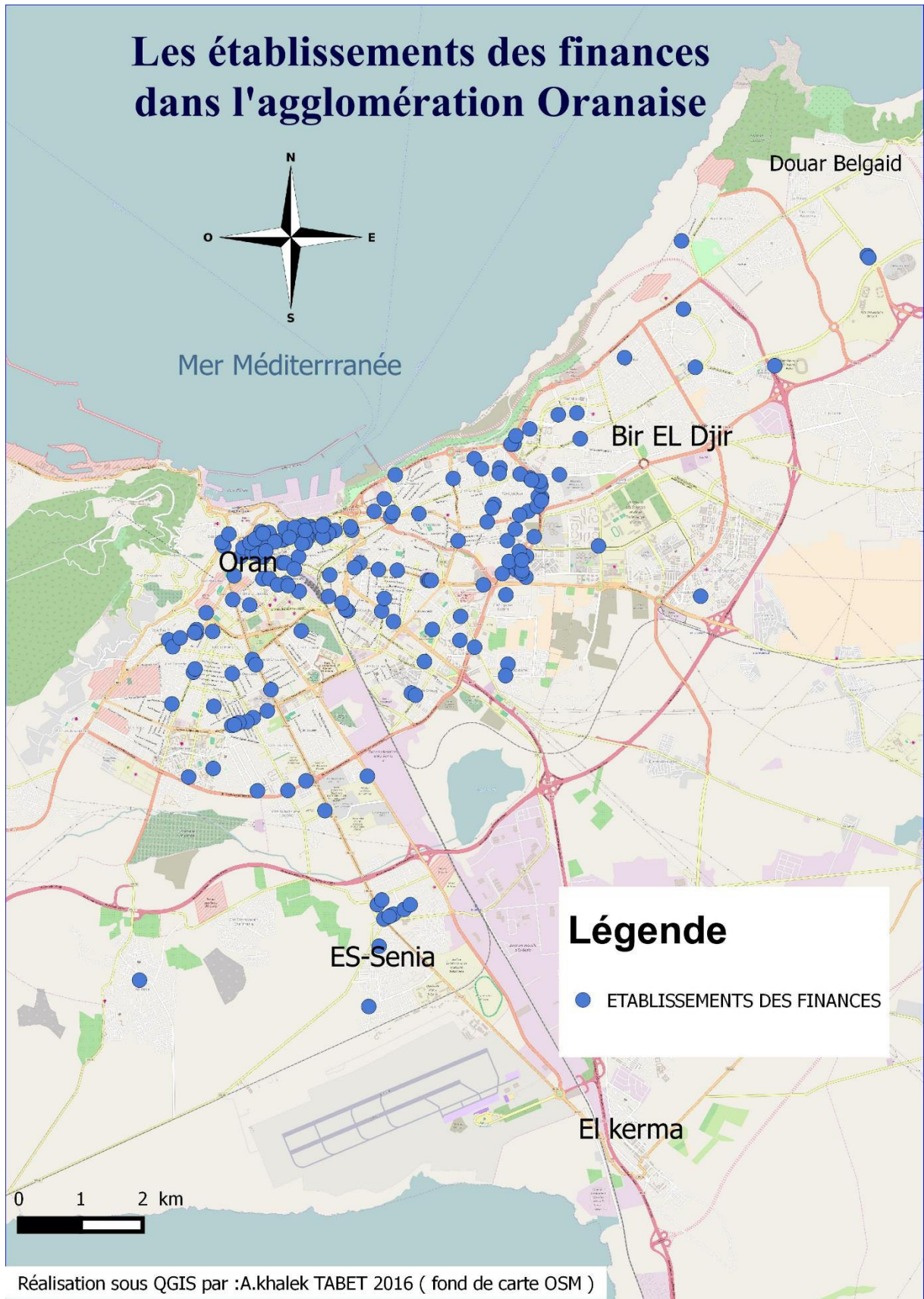


# Les équipements culturels dans l'agglomération Oranaise





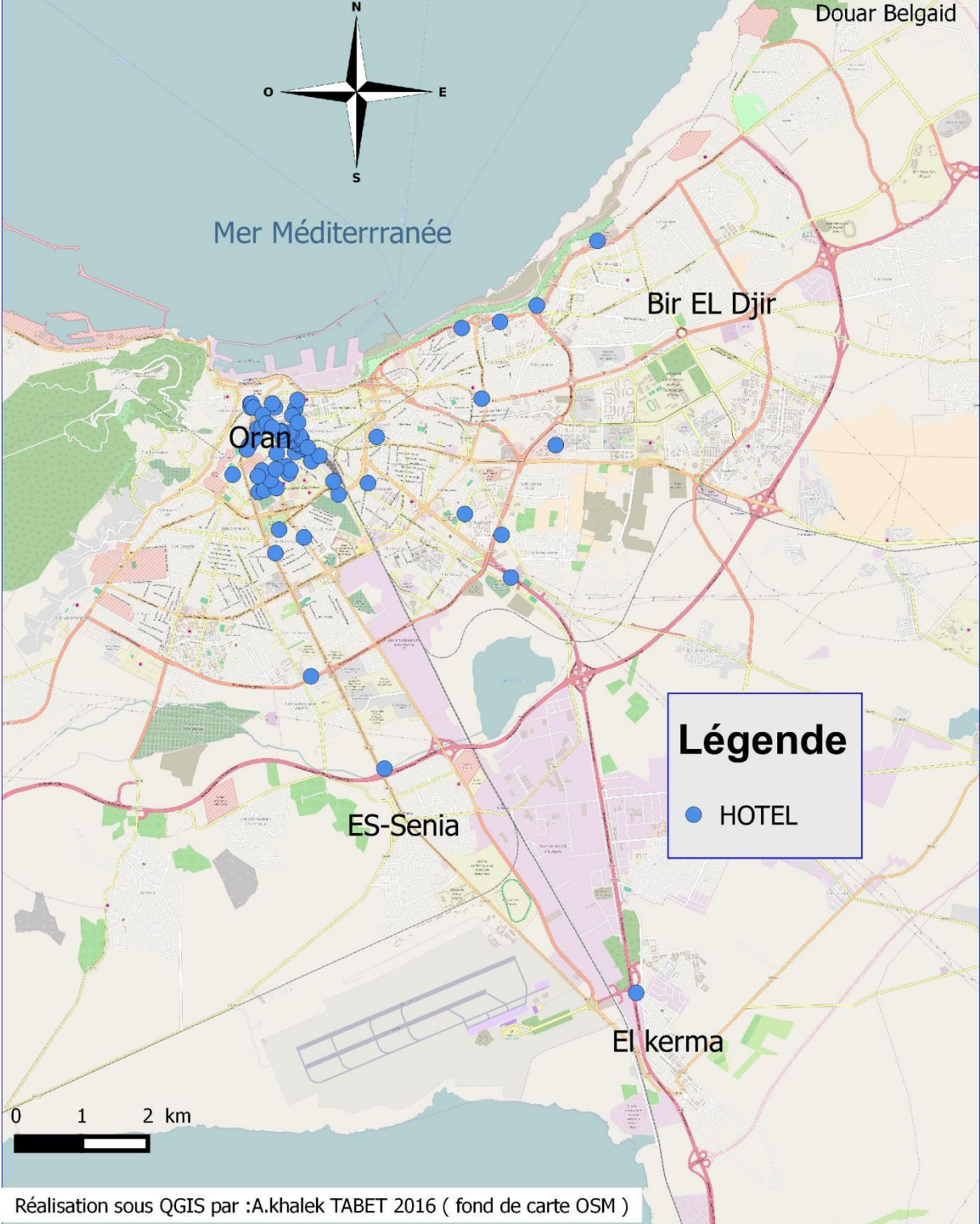
# Les établissements des finances dans l'agglomération Oranaise



Réalisation sous QGIS par :A.khalek TABET 2016 ( fond de carte OSM )



# Les hotels dans l'agglomération Oranaise



# Les équipements sportifs dans l'agglomération Oranaise





## Table des tableaux

<b>Tableau 1</b> : Les Equipement dans les deux quartier akid lotfi et khmisti.....	41
<b>Tableau 2</b> : L'évolution de la population par dispersion selon RGPH (1987, 1998, 2008).....	45
<b>Tableau 3</b> : Evolution de l'indice de la densité .....	<b>48</b>
<b>Tableau 4</b> : tranche d'âge de la population de groupement d'Oran.....	49
<b>Tableau 5</b> : Evolution actuelle de la population et taux d'agglomération.....	51

## Table des figures

<b>Figure 01</b> : le centre-ville selon la théorie des lieux centraux de W. Christaller.....	14
<b>Figure 02</b> : les centralités selon la théorie des lieux centraux de W. Christaller.....	16
<b>Figure 03</b> : Places et axes structurant le centre-ville d'Oran (Ville haute).....	31
<b>Figure 04</b> : La version premium de Map Maker.....	65
<b>Figure 05</b> : Installation de Map Maker depuis L'app Store.....	66
<b>Figure 06</b> : Exemple de détail de la carte d'Oran.....	66
<b>Figure 07</b> : Principales fonctionnalités de "Map Maker" .....	68
<b>Figure 08</b> : Menu principale de "Map Maker" .....	68
<b>Figure 09</b> : Positionnement du tag dans "Map Maker" .....	69
<b>Figure 10</b> : Détails d'un tag dans "Map Make.....	69
<b>Figure 11</b> : les étapes de conception de base de données sous QGIS.....	70
<b>Figure 12</b> : représente l'interface de l'application.....	85
<b>Figure 13</b> : Ajouter un trajet.....	86
<b>Figure 14</b> : nommer le trajet.....	86
<b>Figure 15</b> : le trajet qui ajouter.....	87
<b>Figure 16</b> : les application de trajet.....	87
<b>Figure 17</b> : les fonctions de serveur.....	89

## Table des photos

<b>Photo 01</b> : Vue sur le Centre-ville côté « mer » à partir du Fort « Santa Cruz ».....	29
<b>Photo 02</b> : opéra d'Oran.....	30
<b>Photo 03</b> : hôtel de ville d'Oran.....	30
<b>Photo 04</b> : école prémire ADDL .....	37

<b>Photo 05</b> : Faculté des sciences humaines.....	37
<b>Photo 06</b> : Hopital 1 <sup>er</sup> Novembre.....	37
<b>Photo 07</b> : Annexe de APC Hai El Yassmine.....	37
<b>Photo 08</b> : les locaux de pièces de rechange auto.....	39
<b>Photo 09</b> : CEM Al-Hakim BenZrajab.....	39
<b>Photo 10</b> : Lycée Mustafa Haddam.....	39
<b>Photo 11</b> : Clinique chirurgien privé.....	40
<b>Photo 12</b> : Clinique de la vision privé.....	40
<b>Photo 13</b> : Poste Hai AKID Lotfi .....	41
<b>Photo 14</b> :annexe d’APC Khémisti.....	41
<b>Photo 15</b> : Centre culturel islamique.....	41
<b>Photo 16</b> : Mosquée Elquods.....	41

#### **Table des cartes**

<b>Carte n°01</b> : Situation de centre ville sur le territoire.....	28
<b>Carte n°02</b> : Situation de quartier Mdina jdida.....	33
<b>Carte n°03</b> : Situation de cité El Goualem et El hamri.....	34
<b>Carte n°04</b> : Situation de rroupment Hai essabah, Hai yassmine , ADDL et Hai En Nour.....	36
<b>Carte n°05</b> : Situation de quartier les castor .....	38
<b>Carte n°06</b> : Situation les deux quartier Akid Lotfi et Khmisti.....	42
<b>Carte n°07</b> : L’extension spatiale du groupement d’Oran du 2000 à 2016.....	55
<b>Carte n°08</b> : Les lieux d’intérêt dans l’agglomération Oranaise.....	72
<b>Carte n°09</b> : les équipements administratifs dans l’agglomération Oranaise.....	76
<b>Carte n°10</b> : les Services public dans l’agglomération Oranaise.....	77
<b>Carte n°11</b> : Les Etablissements de finance dans l’agglomération Oranaise.....	78
<b>Carte n°12</b> : Les équipements Educatif dans l’agglomération Oranaise.....	79
<b>Carte n°13</b> : Les équipements sanitaires dans l’agglomération Oranaise.....	80
<b>Carte n°14</b> : les équipements qui accessible par rapport ligne P1.....	90
<b>Carte n°15</b> : Les arrêts de tramway.....	92
<b>Carte n°16</b> : Les équipement qui accessible par rapport tramway.....	93

## Table des matières

<b>Introduction générale</b> .....	01
<b>Problématique</b> .....	05
Méthodologie.....	06
Raisons de choix du thème .....	06
Objectif de sujet.....	07
Outils méthodologiques .....	08
<b>PREMIERE PARTIE :Approche théorique et présentation de l'agglomération oranaise</b> .....	09
<b>CHAPITRE 01 :Les lieux d'intérêt, comme ressources attractives, sont-ils producteurs de centralités ?</b> .....	10
Introduction .....	10
1.L'attractivité .....	11
2.Réflexions générales autour des notions du centre ville et de la centralité.....	12
2.1.le centre .....	12
2.2. Centralité.....	15
3. LES FACTEURS EXPLIQUANT LA PRODUCTION DE CENTRALITES .....	16
3.1. L'accessibilité, critère de localisation .....	17
3.2. L'étalement urbain révèle des centralités oubliées .....	19
3.3. L'intégration urbaine, élément indispensable aux centralités contemporaines.....	20
3.4. Les choix politiques .....	22
3.5. Quelques contenus de centralités.....	23
a) Commerciales .....	23
b) Technologiques et scientifiques .....	24
c) Touristiques et historiques .....	25
Conclusion .....	26
<b>CHAPITRE 02 :Entre centralités héritées et centralités émergentes : quelles évolutions et quelles combinaisons ?</b> .....	27
Introduction .....	27



1.la double centralité héritée : le centre-ville de création coloniale et Mdina Jdida le centre traditionnel.....	28
1.1.Le centre-ville d’Oran .....	28
1.2Médina jdida .....	32
2.Les centralités émergentes.....	33
2.1.les quartiers d’El Hamri et El Ghoualem (Medioni).....	33
2.2La groupement de Hai Essabah et Hai Yassmine, AADL Hai En nour : .....	35
2.3.Quartier les castor .....	38
2.4.Quartier Akid Lotfi et Khmisti.....	40
Conclusion.....	43
<b>CHAPITRE 03 : Une nécessaire relecture des processus et rythmes d’urbanisation d’Oran.</b>	<b>44</b>
Introduction.....	44
3. La croissance démographique : dé densification des lieux centraux et report démographique en périphérie.....	45
1.1. L’évolution de la population par dispersion selon RGPH (1987, 1998, 2008).....	45
1.2.les indicateurs de densité.....	47
1.3- Structure de la population par groupe d’âge .....	48
1.4- Poids démographique.....	50
1.5 Une déperdition de la population éparses au profit de l’aggloméré.....	51
1.6. caractère démographique.....	52
1.6.1 Taille des ménages.....	52
1.6.2 Taux d’analphabétisme.....	53
2.Les processus d'urbanisation et de l'étalement urbain.....	53
Conclusion.....	56
<b>DEUXIEME PARTIE :Les lieux d’intérêt : Classification, localisation et évolution.....</b>	<b>57</b>
<b>CHAPITRE 04 : Classification des types d'équipement et de services.....</b>	<b>58</b>
Introduction.....	58
La question des nomenclatures pour identifier et classer les équipements dans des catégories.....	59
Conclusion.....	61
<b>CHAPITRE 05 :Recueil d’information à partir des sources existantes : carte OSM et plan INCT.....</b>	<b>66</b>

Introduction.....	66
1.L' applications proposées.....	63
1.1 Application Map Maker.....	63
1.1.1.Presentation.....	63
1.1.2.Les Avantages.....	64
2.Le smartphone, nouvel outil de géolocalisation des lieux d'intérêt.....	65
2.1.Exemples.....	65
2.2.Conception de la base de données sous SIG.....	70
Conclusion.....	71
<b>CHAPITRE 6 :Concentration et répartition les lieux d'intérêt.....</b>	<b>72</b>
Introduction.....	72
1.Les facteurs de localisation.....	73
2.La concentration géographique des équipements et services.....	73
3.Equipement Administrative.....	75
4.Les service public.....	77
5.Etablissements de finances.....	78
6.Les équipements éducatifs.....	79
7.Concentration des Equipment sanitaires.....	80
8.Concentration des autres équipements .....	81
Conclusion.....	82
<b>CHAPITRE 7 :L'accessibilité aux lieux d'intérêt .....</b>	<b>83</b>
Introduction.....	83
1.Accessibilité des équipements.....	84
2.Accessibilité aux équipements par rapport à ligne de P1.....	84
3.Accessibilité aux équipements par rapport à tramway.....	91
Conclusion.....	94
<b>Conclusion générale.....</b>	<b>95</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>96</b>
<b>Annexe.....</b>	<b>99</b>
<b>Table des tableaux.....</b>	<b>110</b>
<b>Table des figures .....</b>	<b>110</b>

<b>Table des photos.....</b>	<b>111</b>
<b>Table des carte .....</b>	<b>111</b>
<b>Table de matière.....</b>	<b>113</b>