



République Algérienne Démocratique et populaire
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
Université d'Oran 2 Mohamed Ben Ahmed
Faculté de science de la terre et l'univers
Département de géographie et aménagement du territoire

***Mémoire pour l'obtention du diplôme de master
en géographie et aménagement du territoire.***

Option : Géomatique.

**La ville rêvée et la ville réelle des citadines
oranaises**

Présenté par **BELARBI Hadia Amel**

Soutenu le 16 juin 2022 devant le jury composé de

SOUIAH Sid Ahmed	Encadrant
BAKHTI Nejwa	Jury
ALLAL Nadir	Jury
GHODBANI Tarik	Jury

PROMOTION 2021/2022

REMERCIEMENTS

Je remercie dieu qui m'a donné la force, le courage et la patience pour réaliser ce travail et de m'avoir donné la volonté et la détermination pour poursuivre mon cursus dans les meilleures conditions.

Mon profond remerciement va d'abord à Mr. SOUAIH Sid-Ahmed qui a bien voulu me diriger ce mémoire. Ses orientations, ses remarques et apports intellectuels se sont révélés très précieux. Je tiens à lui exprimer toute ma gratitude.

Je remercie également Mme BAKHTI Nejwa, Mr GHODBANI Tarik et ALLAL Nadir d'avoir aimablement accepté d'évaluer ce mémoire et d'accorder du temps pour la soutenance.

J'adresse à ma chère mère ainsi qu'à mes sœurs et ma grande mère mes ultimes remerciements pour leur soutien. Leur patience, leur générosité et leurs conseils pour mener ce travail jusqu'à sa fin. Je pense que sans elles je n'aurais pas pu atteindre la ligne de la réussite. Je leur dédie ce mémoire.

Enfin et non des moindres, j'aimerai remercier cordialement mes amis : KADAOUI Wafaa, TELLI Nesrine et KADAOUI Djamilia pour leurs humeurs, leurs aides, leurs coups-de-main, leur support, leur encouragement et leur soulagement tout au long de ce périple.

Je dédie ce mémoire pour à ma chère mère et à toutes les femmes dans ce monde qui se battent quotidiennement pour lutter contre la violence, le harcèlement et les stéréotypes pour avoir ses droits et devenir fortes.

INTRODUCTION GENERALE

L'idée de ce projet sur Oran répond à un besoin évident. Agglomération millionnaire, ville métropole, deuxième ville d'Algérie en nombre d'habitants, ville méditerranéenne par excellence, son essor, son dynamisme et ses mutations interrogent à plus d'un titre. Expression des mutations de la société algérienne, Oran peut être considéré comme un laboratoire des changements sociaux.

Oran n'est pas (ou n'est plus) une ville ordinaire comme l'écrivait Camus dans *La Peste*. Depuis deux décennies, la ville connaît des transformations importantes : croissance démographique, nouvelles infrastructures, émergence de nouveaux quartiers urbains, arrivée du tramway ... Indéniablement, Oran est une « une ville en mouvement » dont les ressorts méritent d'être étudiés.

Plus qu'un simple panorama, ce travail a comme ambition de proposer une immersion dans la ville pour en saisir sa vie quotidienne, ses dynamiques, ses contradictions et ses tensions, pour comprendre « l'esprit des lieux » qui la composent dans le sens où l'entendait Ulf Hannerz dans son livre *explorer la ville* (1983).

Plutôt que de retracer l'histoire de la ville d'Oran, qui a fait d'ailleurs l'objet de plusieurs travaux), notre projet, est de penser la ville pour les femmes, des approches, des disciplines sur des thèmes qui sont autant l'aménagement de la ville et la perception de ses citoyennes qui, réunis, rendront plus intelligibles la complexité urbaine qui caractérise la ville d'Oran. Car la ville tout en poursuivant son essor, se recompose. Sa population est de plus en plus hétérogène de nouvelles urbanités émergent, produit des pratiques quotidiennes des différents groupes sociaux qui font et vivent la ville.

Pour aborder la ville dans sa complexité, les portes d'entrée sont nombreuses : les structures urbaines, la vie quotidienne, les groupes sociaux, les pratiques culturelles et sociologiques, l'activité économique.

Les différentes contributions, qui s'appuieront essentiellement sur des travaux originaux, de terrain, apporteront un éclairage particulier et feront corps pour reconstituer le puzzle urbain et aboutir à une étude qui raconte la ville, l'analyse, en fait découvrir ses dynamiques, ses richesses et ses fractures, ses frontières invisibles, ses urbanités, ses diversités, ses pratiques culturelles anciennes, renouvelées ou tout simplement nouvelles.

Sans prétendre à l'exhaustivité, la recherche, grâce à la diversité des thèmes présentés, apportera des savoirs nouveaux sur une ville qui s'invente en se projetant dans l'avenir.

La ville, c'est d'abord un milieu de vie. L'architecture et l'aménagement de nos villes, de nos quartiers, et les diverses fonctions urbaines traduisent notre culture, nos valeurs, notre mode de vie, les rapports que nous entretenons, bref, notre manière de « vivre ensemble ». La ville appartient à celles et ceux qui y vivent, et c'est d'abord à l'échelle de la ville, du quartier, que nous sommes citoyennes et citoyens.

L'aménagement de l'espace et des infrastructures de la vie urbaine doit favoriser le plein exercice de la citoyenneté pour tous, femmes et hommes. Longtemps confinées aux activités domestiques, les femmes ont graduellement gagné le domaine public. Le milieu urbain doit s'adapter à ce changement culturel et social. La ville doit désormais compter avec les femmes.

INTRODUCTION GENERALE

En outre, l'aménagement du territoire façonne littéralement l'environnement qui nous entoure - et cela l'environnement, à son tour, façonne la façon dont nous vivons, travaillons, jouons, nous déplaçons et nous reposons. Ainsi, les processus de la planification et de la conception ont une relation directe avec les structures et les comportements qui définissent nos sociétés reflètent et renforcent souvent les inégalités internes.

En général, les villes fonctionnent mieux pour les hommes que pour les femmes, les filles, et les personnes handicapées. Face à des défis allant des services de transport qui donnent la priorité aux trajets quotidiens plutôt qu'à la prestation de soins, au manque d'éclairage et des toilettes dans les espaces publics, de nombreuses femmes et filles autour le monde se sentent incommodés, mal à l'aise et en danger dans l'environnement urbain.

Au cours des dernières décennies, les théoriciens et les praticiens ont commencé à se demander : comment pourrions-nous concevoir et planifier des villes qui fonctionnent bien pour tout le monde ? À quoi ressemblerait une telle ville et comment s'y prendrait-on pour la créer ?

Pour la pertinence des travaux de ce projet, l'approche pluridisciplinaire s'entend et le recours aux différentes sciences sociales et humaines est nécessaire : histoire, géographie, urbanisme, géomatique, architecture, sociologie. De même, des comparaisons internationales et notamment dans le monde arabe et dans le bassin méditerranéen.

Ainsi, plusieurs axes –non exclusifs- sont proposés :

- Concept de l'espace public en miroir des pratiques et réalités sociales dans la ville d'Oran
- Espace public et femme : conquête versus ségrégation
- Aménagement urbain et géomatique

✓ **CHOIX DU SUJET**

L'étude des usages et perceptions sensibles de l'espace par ses habitant-e-s devrait ainsi figurer à l'amont de tout aménagement, de toute mesure visant à l'avènement du « droit à la ville » mis en exergue par Henri Lefebvre en 1968. (DI MÉO, 2012)

Guy Di Méo justifie une focalisation de ses recherches urbaines sur les habitantes de Bordeaux (2011), (2012), par trois arguments : tout d'abord, les statistiques montrent, malgré une évolution générale vers plus de partage, que les femmes en couple avec un homme assument encore l'essentiel des tâches communes. Leur entrée massive sur le marché du travail rémunéré leur confère ainsi un double statut entre fonctions privée et publique, qui « risque de se traduire par des rapports à l'espace urbain nécessairement plus intenses, complexes et variés ». Deuxièmement, les femmes ne se « déplacent pas partout en totale liberté de corps et d'esprit », en fonction des espaces et des moments de la journée. Elles ont des interdits spatiaux forts, des « murs invisibles modelant et bridant » leurs trajets (cette spécificité n'est cependant pas exclusivement « féminine »). Il s'agit de comprendre « quel rôle joue donc l'espace dans ces comportements de genre ». Enfin, les travaux consacrés aux femmes selon une perspective de genre depuis trois décennies ont enfin acquis une légitimité, et il s'agit de combler les lacunes accumulées par une trop longue mise à l'écart de ces sujets.

INTRODUCTION GENERALE

Il est donc intéressant voire même nécessaire de se pencher sur la place et le vécu des femmes dans la ville contemporaine, car ces sujets sont encore insuffisamment pris en compte, étant donné les inégalités rencontrées dans le quotidien, l'autonomie et la participation des femmes à la vie publique de la Cité.

✓ **CHOIX DU TERRAIN :**

Pourquoi Oran ? Alors que je cherchais un sujet de recherche, on avait débuté le travail sur la mobilité des femmes dans une ville maghrébine le cas d'Oran. Il m'est alors apparu que le domaine des études de genre en urbanisme et aménagement restait peu connu en Algérie et qu'il permettait de s'intéresser à un large panel de questions (sécurité dans l'espace public, accès aux transports en commun, architecture et aménagement d'espaces publics, vécus et ressentis des usager-e-s...).

A la lumière de cette synthèse introductive, les politiques et la réalité d'aménagement de la ville, revisitée, permettent de penser que la question du genre en urbanisme aujourd'hui, en Algérie, chevauche encore entre deux problématiques fondamentales : celle du droit à la ville et celle de la ville à l'œuvre, et dans le cas d'Oran : « *centrée sur les ressorts du métropolisation et de l'urbanité* ».

En appliquant à cette brève présentation pour montrer en quoi l'espace public et urbain qui constitue la ville d'Oran m'interpelle, par son histoire, son caractère métropolitain et particulièrement le processus d'urbanisation qui le qualifie.

PROBLÉMATIQUE

« *La ville est une mémoire organisée, les femmes sont les oubliées de l'histoire.* » Hannah Arendt.

La ville, lieu de travail, d'échanges, de politique et de pouvoir, a longtemps été le territoire des hommes. Si les femmes l'investissent de plus en plus, il existe néanmoins des usages différenciés de la ville entre les femmes et les hommes : déplacements, sentiment d'insécurité, machisme...

Jusqu'à aujourd'hui, la ville a été en grande partie conçue par et pour les hommes. Les champs de la théorie, la fabrication et de la gestion urbaines ont été majoritairement occupés par eux. Sans chercher à rendre la ville hostile aux femmes, les hommes ont conçu les espaces selon leur propre vécu et leur propre biais d'analyse et de perception. La différenciation inconsciente des rôles et des comportements entre les femmes et les hommes est le fruit d'une construction sociale qui produit des catégories, une hiérarchisation et des inégalités, le plus souvent à l'avantage des hommes. Les femmes utilisent par exemple plus les transports en commun que les hommes, alors qu'elles assument une part plus importante de tâches quotidiennes. Leurs schémas de déplacement sont plus complexes et fractionnés que ceux des hommes, et les transports en commun pas suffisamment adaptés à cette réalité (multiples petits trajets, charges lourdes à porter, enfants et poussettes, etc.). La ville agit ainsi à la fois comme miroir, car ces conceptions inégalitaires s'ancrent historiquement et s'actualisent dans l'espace public ; matrice, car l'environnement urbain influence nos perceptions et nos comportements.

Combiner genre et l'aménagement de la ville revient à se demander comment lutter contre les différentes formes de discrimination en matière d'accès à ses services, et quel aménagement mettre en place pour cela. L'inégalité d'accès à la ville est d'autant plus forte lorsque les femmes subissent des discriminations selon des facteurs autres que le genre, tel que le style vestimentaire, la couleur de peau, la taille, les handicaps. Les femmes se sentent moins légitime à occuper l'espace urbain, et ce sentiment est plus encore marqué lorsqu'elles sont en situation de précarité.

Depuis toujours, la ville reflète des normes sociales de genre qui tendent à perpétuer une « ségrégation sexuée » des espaces et à attribuer des rôles et des places différentes et hiérarchisées aux femmes et aux hommes. Cette différenciation produit des rapports de force et des inégalités de genre au sein des espaces urbains.

Les femmes utilisent les espaces publics pour des raisons statistiquement plus diversifiées que les hommes puisqu'elles sont encore majoritairement en charge de l'espace domestique, du soin, de l'accompagnement des enfants et des personnes âgées. Cependant, au quotidien, elles font face à de nombreuses problématiques lorsqu'elles se retrouvent dans ces espaces : lieux non adaptés à leurs besoins, violences, harcèlement de rue... Il leur est constamment rappelé que l'espace public est dangereux et non construit pour elles. Mais comment se fait-il qu'aujourd'hui encore, les hommes et les femmes s'approprient et investissent les espaces publics d'une manière différente ?

Les politiques d'urbanisme et d'aménagement de l'espace public sont rarement soumises à une analyse genrée. Cette absence d'analyse empêche la visibilité des inégalités femmes-hommes et entraîne la création de politiques urbaines basées sur un modèle masculin d'organisation de

PROBLÉMATIQUE

La vie quotidienne. Ainsi, les problématiques et besoins spécifiques des femmes ne sont pas pris en compte, ce qui a tendance à renforcer les inégalités existantes.

Pourquoi s'intéresser aux façons dont les femmes vivent la ville : Oran en l'occurrence ? Pourquoi s'attacher à leurs pratiques quotidiennes des espaces urbains ? Pourquoi tenter d'expliquer les représentations qu'elles s'en font, le fait qu'elles redoutent et évitent certains lieux, alors que d'autres les attirent.

La ville, lieu d'émancipation, d'intégration ou d'exclusion pour les femmes ? La recherche scientifique actuelle, si préoccupée du phénomène urbain, n'a pas développé de réflexion systématique sur les relations qui se sont tissées au cours des siècles entre les femmes et la ville, comme si les femmes n'avaient pas modelé leurs lieux et leurs espaces de vie.

De nombreuses initiatives ont été faites un peu partout dans le monde, même dans d'autres pays maghrébins de vouloir comprendre ce phénomène patriarcal millénaire sa nature, son origine et sa façon d'être d'une société à une autre, et essayer d'y remédier avec des aménagements plus accueillants et inclusifs pour les femmes.

Sauf en Algérie, notamment Oran on ne trouve pas cette tentative de prise en compte la question du genre et de la place de la femme dans l'espace public et dans la ville en entier lors d'un aménagement organisé par les collectivités locales. Cette recherche ne prétend pas combler cette lacune mais participe à une première compréhension d'une approche sociologique, urbanistique et historique qui perpétue ce dysfonctionnement jusqu'à nos jours.

Les travaux de Yves Raibaud (2015) sur « La ville faite par et pour les hommes » démontrent que l'aménagement des villes construit et entretient l'inégalité entre les sexes. La présence de lieux d'insécurité et la manifestation du harcèlement de rue créent une asymétrie dans la présence des deux sexes au détriment de la femme ou à l'avantage de l'homme, surtout en fin de journée et la nuit. Certains espaces sont évités par les femmes et l'espace public se contracte pour elles. Il considère que la mixité connaît un échec dans les villes actuelles et que les filles et les garçons n'ont pas les mêmes chances dans la pratique et l'appropriation de certains morceaux de la ville, surtout aux heures tardives. Les lieux publics sont beaucoup plus accaparés par l'homme. Et il est urgent de penser la ville avec la présence d'espaces inclusifs que fréquentent les deux sexes.

PROBLÉMATIQUE

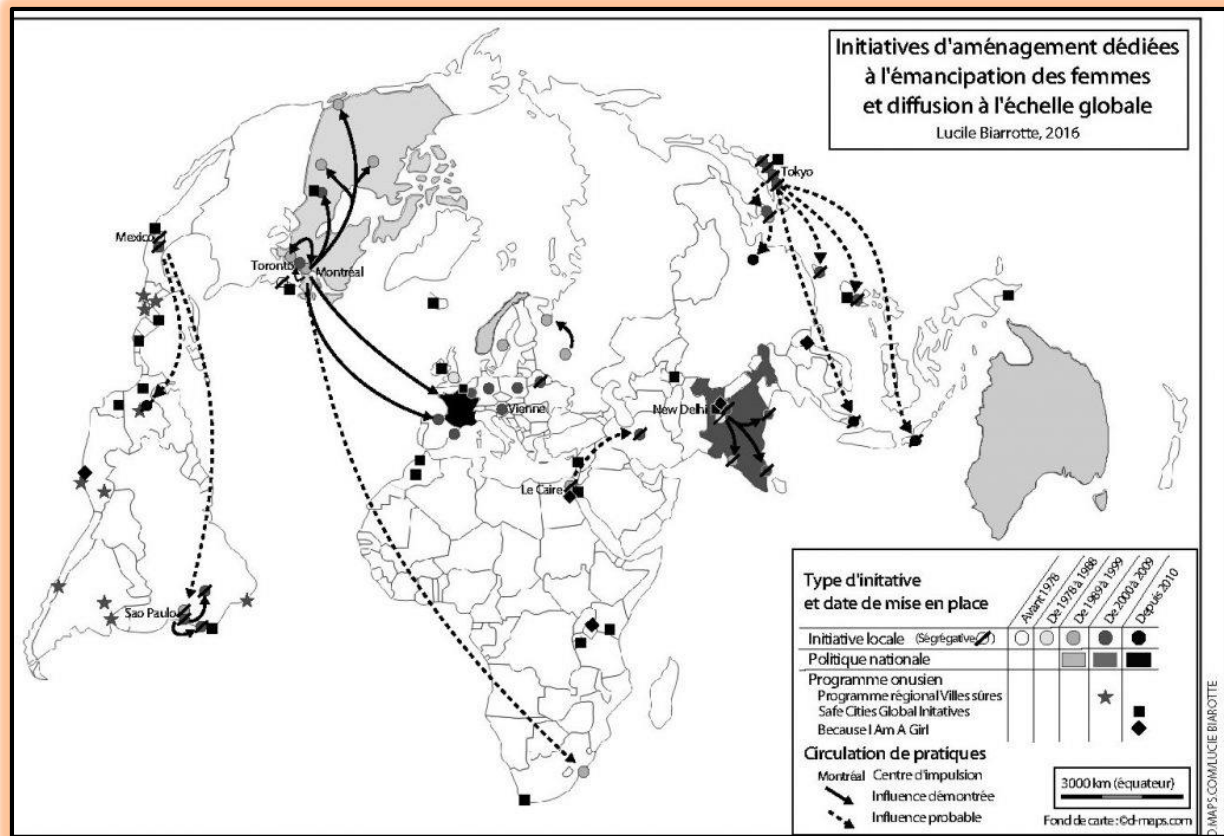


Figure01 : Initiatives d'aménagements urbains dédiés à l'émancipation des femmes et diffusion à l'échelle globale par Lucie Bariotte.

A partir des années 2000, les réseaux de recherches Women in Science, Gender and Diversity and Urban Sustainability, Urban Women (UNO), Women in cities, Generourban, et Dynamic cities need women, ont fortement participé à la prise de conscience sur ces questions. L'impulsion la plus décisive est venue de la part des institutions européennes. La Charte de Leipzig, pour les villes européennes durables et la Charter on Sustainable European Cities (2007) ont souligné la nécessité de stratégies globales. Les exigences de luttes contre les discriminations sont devenues des conditions pour beaucoup de financements.

Enfin, la question d'ordre plus général s'impose : A quoi ressemble-elle la ville rêvée par la femme Oranaise ? Je tenterai de répondre à cette question à la fin de cette étude.

LES HYPOTHESES

Dans le but de la simplifier cette étude, cinq hypothèses sont proposées :

- Les variables sociodémographiques tels que (le sexe, l'âge, le niveau d'instruction, la situation matrimoniale, le quartier fréquenté...) impactent la perception de la ville pour toutes.
- Les hommes et les femmes ont le même usage des espaces publics.
- L'espace public est par définition public : il n'existe pas d'espaces interdits à quiconque, pas de « murs invisibles »
- Le masculin l'emporte sur le féminin, c'est la règle : on ne peut pas la changer
- Il faut laisser faire les professionnels car la participation des citoyen.e.s ralentit le processus d'aménagement, cela prend du temps, de l'argent et ça n'apporte rien.

LES OBJECTIFS DE L'ETUDE

Entamer une étude, en générale, est une action qui consiste à récolter le plus possible de données afin de déduire l'ensemble de solutions capables de résoudre une problématique prescrite.

En Géomatique, c'est aussi le cas. Le géomaticien quant à son projet de géomatique, est appelé à jeter un œil attentif dans son espace dans le but de comprendre profondément ce qui se déroule en permanence. De ce fait, il est possible de projeter un espace plus avant-gardiste. Mais pour cela, il est primordial de fixer d'abord des intentions.

Le présent travail cible la ville d'Oran en exclusivité et lui surlignes des objectifs futurs. Au premier choix, l'aménagement de la dernière selon le besoin et l'espérance des citadines Oranaïses. Comme déjà mentionné dans sa problématique, la ville d'Oran malgré elle, est émergée par son histoire et à cause de son aménagement archaïque incapable de lui solliciter de l'attention. Cette action d'aménagement de genre, consiste à promouvoir de nouvelles qualités urbaines ce qui permettra de rendre la ville d'Oran plus attractive et conviviale pour tou.te.s. De plus, cette vaste étude a pour but de refléter également en fin de phase l'intégration de nouvelles activités adaptées à la ville et introduire de nouveautés d'urbanisme et d'architecture tout en rappelant la mémoire des lieux.

Enfin, la démarche méthodologique de cette étude, consiste à prendre en compte des concepts définit et matérialiser leurs théories en terme de pratique.

METHODOLOGIE DE RECHERCHE

Afin d'approcher ce thème de recherche, il paraît utile de croiser diverses approches pour mieux appréhender le sujet. Trois types d'approches sont proposés dans cette thèse.

La première, « recherche bibliographique », est conduite à partir de diverses sources à travers laquelle nous nous sommes intéressés aux deux champs thématiques de notre recherche, à savoir le genre et l'espace public. Une grande partie des travaux de recherche (ouvrages généraux, articles, thèses, mémoires de fin d'études, rapports,...) nous ont permis de rassembler les informations utiles sur la problématique étudiée. Cependant, il nous a été difficile de trouver suffisamment d'informations sur l'intercommunalité en Algérie susceptibles de nous permettre d'élaborer une analyse plus approfondie. En effet, la documentation disponible sur le genre concerne beaucoup plus les expériences des pays occidentaux notamment celle de la France que celle des pays en voie de développement, comme l'Algérie. De plus, le cadre réglementaire et juridique relatif au genre en Algérie reste très limité.

La deuxième approche relève des investigations de terrain et des enquêtes qualitatives. L'explication de la question du genre dans l'aménagement de la ville ne peut être effectuée avec fiabilité sans une approche de type sociologique qui s'appuie essentiellement sur des enquêtes de terrain. Ainsi une enquête qualitative basée sur des entretiens directifs a été menée auprès d'une centaine des citadines oranaises qui ont des différents statuts social et y'résident un peu partout à Oran. Ceci a permis de saisir et de mettre la lumière sur les jeux d'acteurs conduisant aux dynamiques identifiées au sein la ville. La réalisation des entretiens auprès des experts et des décideurs des différentes institutions de l'Etat a été impossible, compte-tenu du manque de temps qui a limité l'accès à l'information.

Les séries d'enquête que nous avons entreprises pendant cette recherche ont été complétées par des observations conduites sur le terrain. Celles-ci ont constitué un apport fondamental à la connaissance géographique de la zone d'étude mais aussi un bon moyen pour s'enquérir de l'information et mieux comprendre les résultats d'analyse d'enquête.

La Troisième, « cartographique », est basée sur les techniques de l'analyse de données (les résultats de l'enquête) et des cartographies thématiques et de données statistiques sur la zone d'étude, le manque de la télédétection a conduit à recourir aux traitements des tableaux exportés de logiciel Modalisa sous forme Excel pour servir comme base de données des cartes réalisées qui constituent un moyen efficace pour extraire de l'information géographique sur la zone d'étude. Le travail est élaboré sur des fonds de cartes déjà existants par logiciel QGIS. Cela a servi à identifier, expliquer et quantifier les données récoltées, les géo-localiser dans le territoire étudié et à réaliser différentes spatio-cartes.

DEFINITION DES CONCEPTS

I. La ville :

En règle générale, une ville est composée de zones résidentielles, les zones industrielles et commerciales et les secteurs administratifs qui peuvent également avoir une incidence sur une plus grande zone géographique. La plupart de la zone d'une ville est occupée par le tissu urbain (maisons, routes, routes) ; lacs, rivières et espaces verts sont souvent minoritaires.

La ville terme peut être utilisé pour une localité urbaine dont la population dépasse une limite donnée ou à un milieu urbain dominantes autres dans la même zone dans les domaines économique, politique ou culturelle. Bien que ville est adapté à une réalité comprenant des zones de banlieue et satellite, le terme ne convient pas pour indiquer une agglomération d'entités distinctes ou pour indiquer une plus large "région métropolitaine « Composé des villes, où chaque sert de centre pour leur part Il n'y a pas de définition générale des villes dans le monde. Par exemple en Italie statut la ville est donnée par chef de l'Etat avec décret, tandis que lorsque l'Amérique a été colonisée, les nouveaux habitants ont donné avec enthousiasme le nom de « ville » à leurs nouvelles colonies, estimant qu'elles deviendraient un jour très importantes. Par exemple, Salt Lake City Il était un village de 148 âmes, qui a immédiatement prévu un réseau routier et fondèrent Great Salt Lake City. Un siècle et demi plus tard, le village a atteint la taille d'un des effets de la ville.

II. La ville réelle :

L'ampleur de la définition de la ville donnée par Pierre Riboulet (1998) implique l'idée de ville pratiquée, considérée comme un ensemble complexe regroupant des fonctions différentes, façonnée par son site et son histoire. Dans la plupart des cas, elle se présente comme « un mélange de formes en permanente évolution. Il y a donc dès l'abord une certaine difficulté de lecture qui entraîne une difficulté de compréhension. La chose est rendue plus compliquée encore par le fait qu'il existe un décalage temporel entre la production des formes urbaines et leurs usages ». Il s'agit là d'une des nombreuses « idées de ville ». Ainsi L. Msilta s'intéresse à la ville pratiquée à travers les lieux appropriés par les habitants, dans un rapport centre/périphérie, que ce soit par les modes d'accès à ces espaces ou les formes et morphologies qui se dessinent. Dans ses recherches, l'insertion résidentielle des individus s'avère un élément déterminant les formes et modes d'appropriation de l'espace urbain, où l'on interpelle la régularité ou l'irrégularité de l'habitat (le cas des habitations illicites ou informelles dans les pays du Maghreb), et les formes ou morphologies urbaines de l'habiter qui renvoient à la typologie d'habitat (habitat collectif ou individuel).

DEFINITION DES CONCEPTS

La ville réelle ou pratiquée ne se comprend pas dans son acception la plus large mais plut t selon un rapport complexe d'échelles. Il s'agit avant tout de penser la ville dans un processus temporel, à partir d'un cheminement physique, que ce soit à travers une déambulation quotidienne et/ou ponctuelle. La pratique de la ville se pose comme un investissement des lieux, que ce soit en l'habitant, en la traversant ou en la survolant. Tous ces usages, tous ces mouvements dans la ville évoquent en partie un imaginaire, une représentation de celle-ci. L'extrait de Julien Gracq sur l'« habiter » tant mental que physique, argumente cette définition : « Habiter une ville, c'est y tisser par ses allées et venues journalières un lacis de parcours très généralement articulés autour de quelques axes directeurs. Si on laisse de c té les déplacements liés au rythme du travail, les mouvements d'aller et de retour qui mènent et de la périphérie au centre, puis du centre à la périphérie, il est clair que le fil d'Ariane, idéalement déroulé derrière lui par le vrai citadin, prend dans ses circonvolutions le caractère d'un pelotonnement irrégulier », (J. Gracq, 1985, 1).

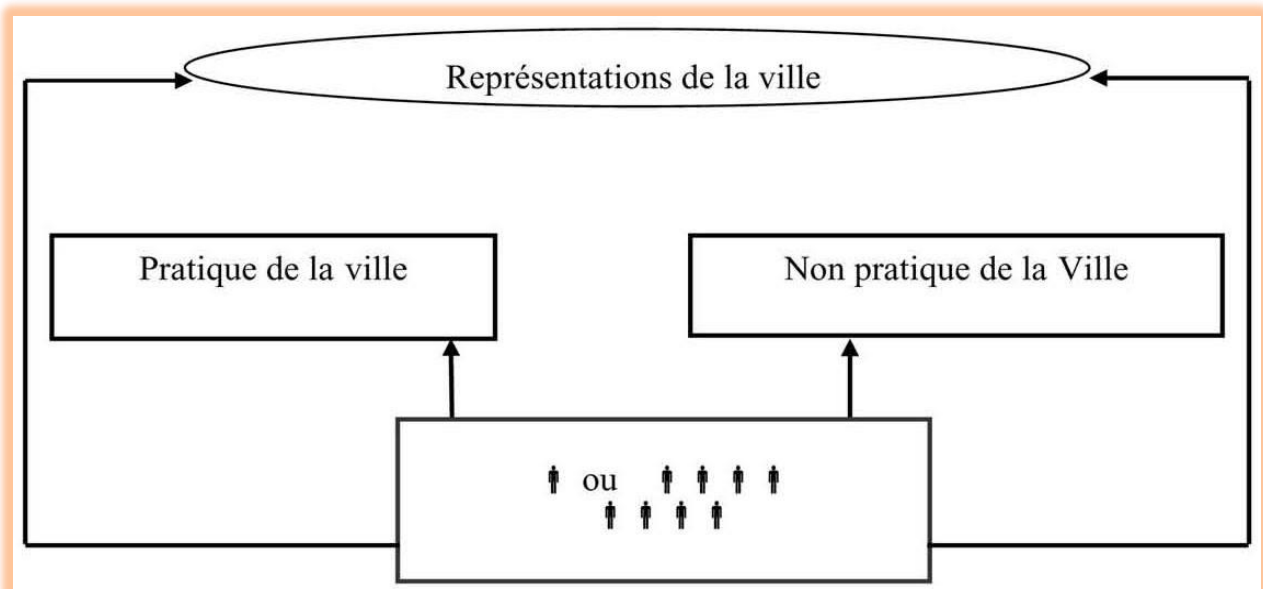


Figure02. Représentations de la ville

III. La ville rêvée :

Depuis l'Antiquité, dans leur quête d'un paradis perdu, d'un idéal de société ou d'un dépaysement merveilleux, les femmes et les hommes ont toujours rêvé de villes utopiques, chimériques, mythiques, idéales ; des villes imaginaires qui n'ont jamais existé qu'au travers de la description détaillée de leur fonctionnement, de leur architecture, des lois qui les régissaient, des us et des coutumes qui les animaient. Ces villes imaginaires façonnent au fil du temps, une ville éternellement virtuelle, tout en même temps potentielle et évanescence, comme un mirage.

DEFINITION DES CONCEPTS

La ville rêvée est multiforme : c'est la ville du futur imaginée par les écrivains de science-fiction, elle prend forme dans les projets des architectes démiurges, elle accueille les nouvelles communautés électroniques, elle se matérialise grâce aux technologies de la réalité virtuelle, elle se niche dans les replis du réseau Internet... Multiforme, la ville rêvée est aussi multimédia, décrite dans les textes antiques ou les romans d'anticipation contemporains, représentée dans les plans et les maquettes d'architectes, échafaudée dans les décors éphémères d'expositions, illustrée dans les bandes-dessinées, le cinéma, les jeux vidéo...

Rêver la ville, c'est souvent décrire la société étrangère, exotique, bizarre, extraordinaire, merveilleuse ou exemplaire qui y réside. La ville entretient une relation étroite avec la société qu'elle abrite ; soit parce que la forme urbaine ou l'architecture symbolisent le modèle économique ou politique, l'ordre social en place, soit à l'inverse parce qu'un urbanisme maîtrisé et doctrinaire influencera, croit-on, la population, astreignant les relations économiques et sociales, modelant les comportements individuels des citoyens.

Architecture et société, urbanisme et civilisation, contenant et contenu, la ville rêvée est donc tout autant la description d'une société idéale ou d'une civilisation éloignée dans le temps ou dans l'espace, que la représentation de sa forme architecturale par la peinture, la perspective, la maquette ou le plan, prend pour un temps une forme concrète expérimentale ; la ville rêvée tente des incursions dans la réalité.

-Et d'ailleurs à qui appartient réellement la fabrication de la ville aux urbanistes, aux artistes, aux écrivains, aux citoyens ?

IV. -Pourquoi le genre ?

La ville n'est pas un objet classique des études de genre. Pour autant, cette approche permet de renouveler les objets canoniques des disciplines (l'espace et la ville).

On postulera ainsi que la question du rapport des hommes et des femmes aux territoires est essentielle à la compréhension et à la construction des espaces de la ville. Que cette approche soit souvent négligée dans la production de la dernière tient à des raisons à la fois sociétaux, relatifs à l'exercice de notre condition urbaine [Mongin, 2005], institutionnels, associés à de nouvelles régulations politiques. En outre, faire exister un point de vue féminin dans ces arènes de pouvoir local demeure une gageure ; mais le genre est aussi peu pris en compte pour des raisons culturelles, liées au faible rôle des femmes dans le champ de l'action publique et de la recherche.

Et pourtant, l'intérêt des approches de genre quant aux questions de développement des territoires, quant à leurs usages et représentations genrés, quant aux politiques territoriales n'est plus à démontrer [Coutras, 1996 ; Louargant, 2003]. Dans cette perspective, il s'agit de regarder autrement, au prisme des approches de genre, les usages différenciés de la ville (territorialités émergentes, mobilités) et la conception des projets urbains. On peut alors montrer les usages et les normes patriarcales, androcentrées, de la construction des politiques publiques ; et révéler ainsi l'existence d'une construction sociale différenciée de l'espace, mettant en évidence les formes de hiérarchisation implicites ou explicites présentes dans l'organisation spatiale.

DEFINITION DES CONCEPTS

La relation des hommes et des femmes au territoire interroge tout autant la dimension idéale que matérielle, notamment les systèmes de valeurs sexués hiérarchisés [Louargant, 2003] qui s'expriment dans la manière dont les opérateurs urbains, ces acteurs collectifs et individuels, auteurs des politiques territoriales, conçoivent les usages de genre. Les espaces se veulent a priori des espaces mixtes, de mobilités, de rencontres, d'échanges entre individus. De par leur caractère public, ils remplissent des fonctions essentielles de la vie collective. Mais tout le monde n'y accède pas de la même façon, ni dans les mêmes conditions, ni dans la même dimension de reconnaissance [Fraser, 2011].

Pour Jacqueline Coutras [1996], la ville peut être lue comme un espace construit par des rapports sociaux de genre qui fluctuent en fonction des contextes culturels et sociaux. Ses recherches ont ainsi dévoilé l'existence d'itinéraires urbains sexués différenciés. Cette perspective révèle la présence d'une division sexuée du travail qui se traduit dans les usages de l'espace urbain. Les territorialités de genre dans les espaces publics de la ville, parce qu'elles se lisent dans les mobilités, dans les usages, dans les rythmes d'activités, sont l'expression de formes de différenciations mais aussi de hiérarchisations entre les sexes qui en font des formes de violences symboliques [Coutras, 1989 ; Bondi, 1998], et des lieux d'expression des conflits et des rapports de pouvoir sexués [Louargant, 2003]. Le contexte actuel de mondialisation et d'accélération (économie de la technologie, services, mobilité) a entraîné des comportements et des pratiques de mobilités complexes. Ils révèlent des identités qui se déploient dans l'espace et la société [Butler, 1990]. Ils questionnent la sexuation de l'espace et les inégalités qui en découlent [Doan, 2010]. La question du « droit à la ville » [Lefèvre, 1968 ; Harvey, 2010], du droit à la centralité, à la mobilité, à la participation, se pose ainsi en termes de genre.

C'est dans ce contexte que les « opérateurs urbains » produisent des politiques publiques qui agissent sur le territoire. Ils créent, ce faisant, de façon implicite, des ordonnancements du masculin et du féminin, liés à la culture politique des élites locales, qui se traduisent par la production urbaine d'une norme masculine. En fait, les rapports sociaux de sexe produisent des villes conçues, contrôlées et gouvernées par et pour les hommes [McDowell, 1999].

-Le genre : décrit des fonctions sociales assimilées et inculquées culturellement.

-Dans le champ de réflexion, la ville et le genre dans un rapport de coexistence et d'interaction, la pensée genrée définissant la ville comme :

-le lieu de l'organisation sociale, à travers des conduites, des pratiques sociales, les appropriations de l'espace urbain, selon que l'on se trouve du côté du concepteur des espaces urbains subis ou de celui qui les produit et les utilise selon ses propres représentations et ses besoins.

- le lieu de l'exercice du pouvoir politique
- le creuset des cultures
- Et enfin, les espaces où l'urbanisation se donne à lire, à travers le jeu de ses acteurs, leur rapport à l'espace urbain, leurs pratiques et les liens sociaux qui se produisent, se transforment ou se perpétuent.

I. Définition, historique, et situation actuelle de l'espace public

A. Définition de l'espace public

Lorsque l'on parle d'espace public, Thierry Paquot propose une approche intéressante, d'un côté celle de l'espace public, de l'autre celle des espaces publics. Il les considère comme deux choses différentes mais liées. L'espace public renvoi d'un côté au « débat politique, de la confrontation des opinions privées », alors que les espaces publics renvoient à des lieux qui permettent le « libre mouvement de chacun, dans le double respect de l'accessibilité et de la gratuité ». Il propose ainsi de les traiter ensemble mais également séparément. « Ensemble, car ils ont en commun l'idée du partage, de la liaison, de la relation, de l'échange, de la circulation. Séparément, car ils possèdent également certaines spécificités qui empêchent de les assimiler l'un à l'autre. L'espace public n'est pas géographique ou territorial, tandis que les espaces publics sont dans leur grande majorité physiques, localisés, délimités géographiquement » (Paquot 2009).

Bien que délimité géographiquement de manière juridique, la limite n'est pas toujours claire, notamment pour des espaces privés accueillant du public, comme les centres commerciaux, ou bien les gares par exemple. On peut également se poser la question quant aux différentes structures de la voie publique, dédiées d'une part aux voitures, d'une autre aux cyclistes, et d'une dernière aux piétons. Il s'agit en fait là d'une négociation entre les usagers des espaces publics. Mais comme il est mentionné dans le compte rendu du projet USER de 2015 : « Un espace public n'exclue pas certaines catégories d'usagers. Les places, les berges, les parcs, les friches, les rues... sont en théorie ouverts à tous. Cependant il existe une tendance à la privatisation de ces espaces publics, en termes d'usage ou de droit de propriété [...]. Ces lieux restent extérieurs, mais ne sont plus publics. Il y a les espaces publics en centre-ville, mais ceux situés dans les zones résidentielles, notamment en pieds d'immeubles, jouent un rôle important dans le quotidien des usagers. Nous les avons abordés comme des lieux qui permettent aux individus, aux familles, d'élargir leur territoire d'habitation » (Bareiro 2015).

L'espace public est donc le prolongement de l'habitat, puisque chacun peut normalement se l'approprier de manière équitable, et sociabiliser ainsi avec le monde extérieur. Francis Beaucire dit même que l'espace public est en fait un espace social, où la diversité est importante, car « la diversité sociale ne peut être vécue sans la possibilité de la rencontre. L'espace public est un lieu qui rend possible la mixité et l'urbanité » (Beaucire 2014).

Finalement, l'espace public rend compte de la société de son époque, et il ne doit pas « être étudié seulement dans son processus de fabrication et de développement, il doit être envisagé aussi au point de vue de son fonctionnement. [...] Chaque ville s'affirme comme foyer d'animation de rayonnement et d'attraction sur les zones rurales ou semi-rurales environnantes. En même temps elle réfléchit les attitudes et les besoins de la société globale. Dès lors les espaces collectifs doivent être considérés comme des sortes d'équipements collectifs, des lieux d'action et de consommations collectives, à la disposition d'un public très vaste et très composite » (Bédarida 2003).

DEFINITION DES CONCEPTS

L'espace public a donc beaucoup évolué dans le temps, faisant face aux besoins des populations qui l'ont vécu. Il est donc intéressant de voir comment celui-ci a évolué au cours des siècles.

B. L'UTILISATION ET L'APPROPRIATION DES ESPACES PUBLICS

L'organisation de nos espaces publics provient du XIXe siècle et de l'avènement de la bourgeoisie et du capitalisme. Durant cette période, les rôles sociaux des hommes et des femmes se redéfinissent : l'homme devient l'aventurier, le financier, celui responsable des affaires et la femme, cantonnée à la sphère privée et aux tâches domestiques. Cette répartition des espaces a été intériorisée au cours des siècles et persiste aujourd'hui.

Dès leur plus jeune âge, les femmes sont confrontées à de multiples expériences leur rappelant cet ordre des choses : les espaces publics sont faits pour les hommes et les espaces privés pour elles. Durant l'enfance, les filles et les garçons sont éduqué.e.s selon des identités différenciées, les poussant à se penser et se sentir comme appartenant naturellement et socialement à un sexe et à adopter des comportements dits masculins ou féminins. L'identité féminine va, entre autres, se construire autour de la douceur, de la fragilité, de la vulnérabilité, du soin des autres et du devoir de se protéger du monde extérieur dangereux. Au contraire, l'identité masculine va plutôt se construire autour de la virilité, de l'éloquence, de la prise de parole et de l'occupation et l'appropriation des espaces publics.

Alors que le concept de vulnérabilité féminine est une construction sociale, les femmes grandissent avec l'idée qu'elles sont naturellement vulnérables et qu'il peut être potentiellement dangereux pour elles de s'aventurer trop longtemps dans les espaces publics. Même si ces normes et valeurs sont inculquées de manière inconsciente, elles ont un impact considérable sur le devenir de l'enfant.

Lorsqu'elles grandissent et se retrouvent dans les espaces publics, elles sont confrontées à un certain nombre de contraintes : quels habits porter, quel parcours emprunter, la manière de se déplacer, de marcher, de regarder, ne pas avoir l'air trop ouverte, avoir un but précis vers où se diriger, devoir planifier son trajet de retour... Elles sont également davantage victimes de violences quotidiennes. Les intrusions courantes (remarques, regards intrusifs, sifflements, interactions non voulues, agressions sexuelles...) que les femmes vivent au quotidien dans les espaces publics réaffirment la ségrégation spatio-sexuée, la hiérarchie entre les sexes et le risque de subir des violences.

Les expériences vécues dans les transports confirment ces constats d'exclusion et de ségrégation sexuée prouvant qu'il existe toujours une domination masculine dans l'espace

DEFINITION DES CONCEPTS

urbain. Combien de femmes n'ont pas déjà fait l'expérience d'un homme prenant deux sièges voir plus pour pouvoir étaler et écarter ses jambes, s'attribuant physiquement l'espace

Commun. Combien de femmes n'ont pas été victimes de harcèlement dans les transports allant des regards intrusifs, des remarques sexistes aux attouchements et viols.

Les loisirs sont également un bel exemple de l'exclusion des femmes des espaces publics. Terrains de foot et de basket, appareils de musculation, skate-parc... la majorité des installations et équipements construits sont à symbolique masculine et ainsi à forte fréquentation de garçons et d'hommes. Ce sont eux les principaux bénéficiaires des dépenses publiques en matière de loisirs. Ces inégalités de fréquentation et de distribution des ressources prouvent que les espaces de loisirs et plus largement publics ne sont pas égaux et accessibles de la même manière pour tou.te.s. Ce constat est également visible dans les cours de récréation où les garçons occupent l'essentiel de l'espace alors que les filles sont à l'écart et observent.

C. L'ORGANISATION ET LA CONSTRUCTION DES ESPACES PUBLICS

Les espaces publics englobent les endroits accessibles au public, de passage et de rassemblement. Les politiques d'urbanisme et d'aménagement qui les réglementent et les construisent sont prétendument neutres. Or, elles reflètent généralement la norme masculine et un modèle implicitement masculin d'organisation de la vie quotidienne. Elles sont rarement soumises à une analyse genrée et reflètent plutôt le point de vue individuel d'un homme blanc, valide, cis-hétéro, de classe et d'âge moyen ayant une activité rémunérée. Les espaces publics deviennent alors non adaptés voir anxiogène, ce qui empêche une appropriation adéquate et complète pour tou.te.s et renforce les inégalités déjà existantes.

Selon Garance, les espaces publics tels que construits aujourd'hui ne sont pas adaptés pour plusieurs raisons. Premièrement, la visibilité des espaces n'est pas la même pour tou.te.s. La manière d'éclairer les rues peut créer un sentiment d'insécurité, mais également des difficultés dans leurs utilisations, notamment pour les personnes à mobilité réduite. La disposition, la hauteur, la couleur des éclairages publics sont des éléments qui influencent cette visibilité. La signalétique des rues permettant aux utilisateur.rice.s de s'orienter, n'est généralement pas adaptée à toutes les populations. Leur emplacement ou leur disposition peut empêcher de trouver facilement l'information recherchée et influencer le sentiment de sécurité et de contrôle. Par ailleurs, l'accessibilité et la mobilité n'est pas la même selon que l'on soit seul.e, valide ou non, avec une poussette ou un caddie, ou en marchant au bras d'une personne dépendante. La largeur, l'aménagement et l'état des trottoirs, les marquages au sol, les signaux sonores, les poteaux... tous ces éléments influencent l'accessibilité et la facilité des piétons à se déplacer dans les rues. La propreté des rues entre également en compte. Les espaces mal entretenus donnent l'impression d'être abandonnés et absents de tout contrôle des pouvoirs publics. Enfin, l'agréabilité de la ville joue sur le sentiment de sécurité et l'appropriation des utilisateur.rice.s. Le manque de toilettes publiques, gratuites et entretenues pénalise les personnes,

DEFINITION DES CONCEPTS

notamment les femmes dans l'utilisation des espaces puisqu'elles ne peuvent l'investir durant une longue période.

Ces constats démontrent que l'organisation de la ville n'a pas changé. Les espaces sont construits selon des normes spatiales stéréotypées et deviennent alors « handicapogènes, jeunistes et androcentriques ». Comme le dit Yves Raibaud, elle est toujours construite par et pour les hommes¹⁰, ce qui influence le libre accès à la ville pour tous et toutes.

II. LA PRISE EN COMPTE DU GENRE DANS L'URBANISME

A. L'APPROCHE INTÉGRÉE DU GENRE

Au lendemain de la conférence de l'ONU sur les femmes à Pékin en 1995, l'Union européenne promeut l'application de l'approche intégrée de genre ou *gender mainstreaming*. Le traité d'Amsterdam (1997) a fait du principe d'égalité hommes-femmes un objectif et un principe communautaire fondamental (article 2). Son article 3 confie à la communauté la mission d'intégrer cette dimension dans toutes ses activités, et dans la mise en œuvre de l'ensemble de ses politiques. Cet engagement est décliné dans les politiques spécifiques, tels que, notamment, la Stratégie de Lisbonne et le Pacte européen pour l'égalité entre les hommes et les femmes.

En 1997, le Conseil économique et social des Nations Unies a défini l'approche intégrée de l'égalité femmes-hommes comme le fait d'« évaluer les incidences pour les femmes et pour les hommes de toute action envisagée, notamment dans la législation, les politiques ou les programmes, dans tous les secteurs et à tous les niveaux. Il s'agit d'une stratégie visant à incorporer les préoccupations et les expériences des femmes aussi bien que celles des hommes dans l'élaboration, la mise en œuvre, la surveillance et l'évaluation des politiques et des programmes dans tous les domaines – politique, économique et social – de manière que les femmes et les hommes bénéficient d'avantages égaux et que l'inégalité ne puisse se perpétuer. Le but ultime est d'atteindre l'égalité entre les sexes.

Ce principe se base sur le fait que les femmes et les hommes n'ont pas les mêmes conditions de vie et besoins, ni le même accès au pouvoir, aux ressources, aux droits humains et aux institutions, y compris au système judiciaire. D'autant plus selon certains facteurs comme le pays, la région, l'âge, l'origine ethnique ou sociale.

L'objectif est de tenir compte de ces différences dans l'élaboration, l'application et l'évaluation des politiques, des programmes et des projets afin d'en faire profiter à tou.te.s, de garantir une répartition plus efficace des ressources et ainsi renforcer l'égalité entre les femmes et les hommes et favoriser la construction d'une société plus juste socialement et durablement. L'approche nécessite souvent une réorganisation des processus décisionnaires, car les procédures sont souvent empreintes d'un certain sexisme qui tend à perpétuer les rapports de force.

DEFINITION DES CONCEPTS

Cette approche permet de déconstruire la vision androcentrique des politiques et de tenir compte de la hiérarchisation des rapports sociaux de sexe afin d'éviter que la politique gouvernementale ne crée ou ne renforce les inégalités femmes-hommes. Elle s'applique à tous les domaines publics comme : le marché du travail, l'éducation, la promotion dans les entreprises ou la santé.

En Europe, Vienne est l'une des villes pionnières en matière d'intégration du genre dans les politiques puisqu'elle a adopté le gender mainstreaming en 1999. Son objectif est d'obtenir des changements sociopolitiques positifs pour tous ses citoyen.ne.s en répondant à leurs besoins et demandes et en améliorant la qualité des services publics. En 2006, la ville intègre une analyse de genre dans le processus de budgétisation (gender budgeting) afin d'évaluer les budgets existants selon une perspective de genre à tous les niveaux du processus, ainsi qu'une restructuration des revenus et des dépenses dans le but de promouvoir l'égalité entre les femmes et les hommes. Elle réalise aussi des statistiques de genre afin de mesurer les inégalités et les rectifier. En Belgique, c'est la loi du 12 janvier 2007 qui intègre la dimension de genre dans l'ensemble des politiques menées au niveau fédéral belge au travers de la « loi visant au contrôle de l'application des résolutions de la conférence mondiale sur les femmes réunies à Pékin en septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques fédérales ». Cette loi impose de nouvelles obligations aux responsables politiques et aux responsables administratifs fédéraux. La Région Bruxelles-Capitale a rendu obligatoire cette stratégie transversale par la loi du 29 mars 2012.

En prenant en compte les préoccupations et les expériences des femmes et des hommes, cette stratégie tente de réduire les inégalités que les citoyen.ne.s vivent au quotidien en construisant une société plus ouverte et égalitaire. Qu'en est-il de l'application de cette approche intégrée du genre dans la planification et la construction de nos villes ? En quoi, cette stratégie assure une accessibilité, une utilisation et une appropriation égalitaire de toutes ?

CHAPITRE 01

Terrain d'étude la ville d'Oran

« Une ville !

C'est la mainmise de l'homme sur la nature. »

Le Corbusier, 1924

1. itinéraire d'une métropole régionale : Oran

I. Historique :

La juste connaissance de l'enchaînement des faits historiques qu'a connu une ville, est une étape primordiale et nécessaire afin de mieux comprendre la fabrique et l'évolution des espaces urbains.

Les chercheurs italiens, Saverio Muratori, Carlo Aymonino et Aldo Rossi d'après leurs études établies sur l'évolution urbaine (cf. Panerai & al. 1980, 1999) , s'accordent que la lecture historique est une étape acquise dans la compréhension du développement de la structure urbaine d'une ville. Ce 1^{er} chapitre, fait l'objet d'une connaissance approfondie de l'histoire de la ville d'Oran depuis sa fondation jusqu'aujourd'hui et sur le processus d'apparition des structures urbaines successives jusqu'à atteindre notre périmètre d'étude « La place de la punaise » située au niveau du front de mer d'Oran, comprendre le processus de son apparition, son évolution et les différents facteurs contribués à sa naissance.

Mais pour cela, nous avons situé ce lieu dans l'évolution historique et urbaine de la ville d'Oran qui s'était héritée d'une occupation à autre jusqu'au aujourd'hui.

ORAN, UNE VILLE A MULTIPLES HERITAGES

« Oran est ... une ville ordinaire ... Mais il est juste d'ajouter qu'elle s'est greffée sur un paysage sans égal, au milieu d'un plateau nu, entouré de collines lumineuses, devant une baie au dessin parfait. »
La Peste. Albert Camus (1947, p.10-14)



Figure 03 : Carte géographique de la ville d'Oran

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

Oran. Une grande ville surnommée « La radieuse ». La seconde ville portuaire à la méditerranée. Située au fond d'une baie au nord-ouest de l'Algérie. Délimitée au nord par la mer méditerranéenne, au sud-est par la wilaya de Mascara, à l'ouest par la wilaya de Aïn Temouchent, à la l'est par la wilaya de Mostaganem et au Sud par la wilaya de Sidi Belabbès. Aujourd'hui la ville d'Oran est d'une superficie de 2.114 Km².

Une ville en comptoir, dans son ensemble l'allure morphologique du site urbain se distingue par un ensemble d'éléments physique donnant un caractère tout à fait particulier à la configuration du sol. D'entrée de jeu, nous distinguons trois ensembles topographiques qui composent la ville d'Oran dont les massifs montagneux, les plateaux et les ravins.



Figure04. Carte de l'arrière-pays oranais (1855).

Source : Carte topographique des environs d'Oran éch. 1/200.000

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

D'après les levés et les reconnaissances des officiers d'Etat-major et d'autres documents. Publiée par le dépôt de la Guerre, état directeur : le colonel Blondel, Paris, 1855.

Imprimé sur zinc par Lemercier et Cie, Paris.

Fonds de cartes de la société de géographie et d'Archéologie d'Oran.

Tiré de l'ouvrage **Oran 1732-1912** par Saddek BENKADA, 2019, P. 42

- **Le massif montagneux du Murdjadjo**

Ce massif forme un écran montagneux qui domine tout le site urbain. La description morphologique de ce massif, bien qu'elle reste encore à faire, nous pouvons néanmoins en tracer les principaux contours.

La montagne de Murdjadjo est composée donc de :

- Le pic de l'Aïdour sur lequel est construit le fort de Santa-Cruz, très exactement sur l'éperon dit de Santa-Cruz.
- La montagne du Murdjadjo dite aussi de Santa-Cruz est séparée du pic de l'Aïdour par le col. La montagne du Murdjadjo se compose du plateau d'El Maïda, au centre duquel est élevée la quouba de sidi Abdel Kader dit justement Moul El Maïda ; du Djebel Makaâd el Bey qui se rattache au Djebel Murdjadjo, par la Chaâbat Aïn Tahar Ben Hassin. Le Djebel Makaâd el Bey couvre un vaste plateau, et deux versants. Le plateau parfaitement régulier, continue celui d'El Maïda et va en se relevant vers l'Ouest pour atteindre l'altitude de 512 mètres (Doumergue, 1913, pp.529-560). Des deux versants ; l'un, le versant Nord, forme le cirque de Mers-el-Kebir ; l'autre versant Est, continue celui des Planteurs et forme le cirque du Murdjadjo. Celui-ci est profondément sillonné par plusieurs ravins. Le principal de ces ravins, celui de Noisieux, est parallèle à la crête de la montagne.

- **Les plateaux**

Le plateau de Karguentah de forme tabulaire succède au replat du versant Est du ravin de Ras-el Aïn. Une lisière de pentes plus ou moins forte par endroits, forme la soudure avec les élévations de terrains contournant le plateau. La bande littorale du plateau est formée par des falaises surplombant l'anse de Karguentah, profondément entaillée par des ravins de l'Aïn Rouina, de la Mina et de la Cressonnière.

En outre, un ensemble de sursauts de terrains forment des plateaux secondaires, à savoir :

- Le plateau de Gambetta, 120m.
- Le plateau de Saint-Eugène, 120m.
- Le plateau de Mdina Jdida, 120m.

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

- Le plateau Saint-Louis ou du Colysée sur lequel est bâti l'ancien Hôpital militaire Baudens. D'autre part, le promontoire du Château-Neuf, est situé sur un plateau se distinguant remarquablement du milieu du site par sa forme imposante.

- Les ravins

L'aspect topographique de la ville d'Oran caractérisée par la présence de sources d'eaux qui viennent principalement des ravins creusés aux différents plateaux.

- Le principale, celui à l'Ouest, le ravin de Ras El Aïn où coule Oued El Rehhi (Des moulins), forme une échancrure naturelle en contrebas du massif du Murdjadjo, continue du sud jusqu'au nord du massif. Long de 6 à 7 Km ; ce qui permet de le considérer comme le seul ravin prenant figure de vallée (Lespès, 1938, p.19).

A son pied s'est évoluée une ville pendant deux occupations successives (espagnole et ottomane). Cette ville a connu une croissance linéaire, une disposition imposée par le ravin. Sur ce plateau longitudinale, se trouve aussi un monticule sur lequel est posé la forteresse dite "Château-Neuf".

- Le deuxième principal ravin, celui d'Aïn Rouina où coule Oued El Rouina, situé à l'Est. Long de 800m, constitue le premier des quatre ravins qui, à partir du promontoire du Château-Neuf, entaillent les falaises.

Ce ravin sépare la ville espagnole-ottomane du plateau de Karguentah sur lequel se développe la ville française de l'Est à l'Ouest, parallèlement à la mer.

Tandis que le plateau de Karguentah, lui aussi creusé par pas trois autres ravins moins grands que les deux premiers :

- Le ravin de la Cressonnière forme quant à lui, une large crevasse, assez profonde marquant une interruption de la bordure de la falaise du plateau de Karguentah.

- Le ravin Blanc, forme un fossé naturel long de 2 km, remarquable par ses falaises blanches. • Le ravin Rouge, situé au Sud, prend naissance aux environs de l'actuel quartier Badr (ex. Cité Petit) et se dirige vers l'Est pour aboutir au Petit Lac Salé.

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

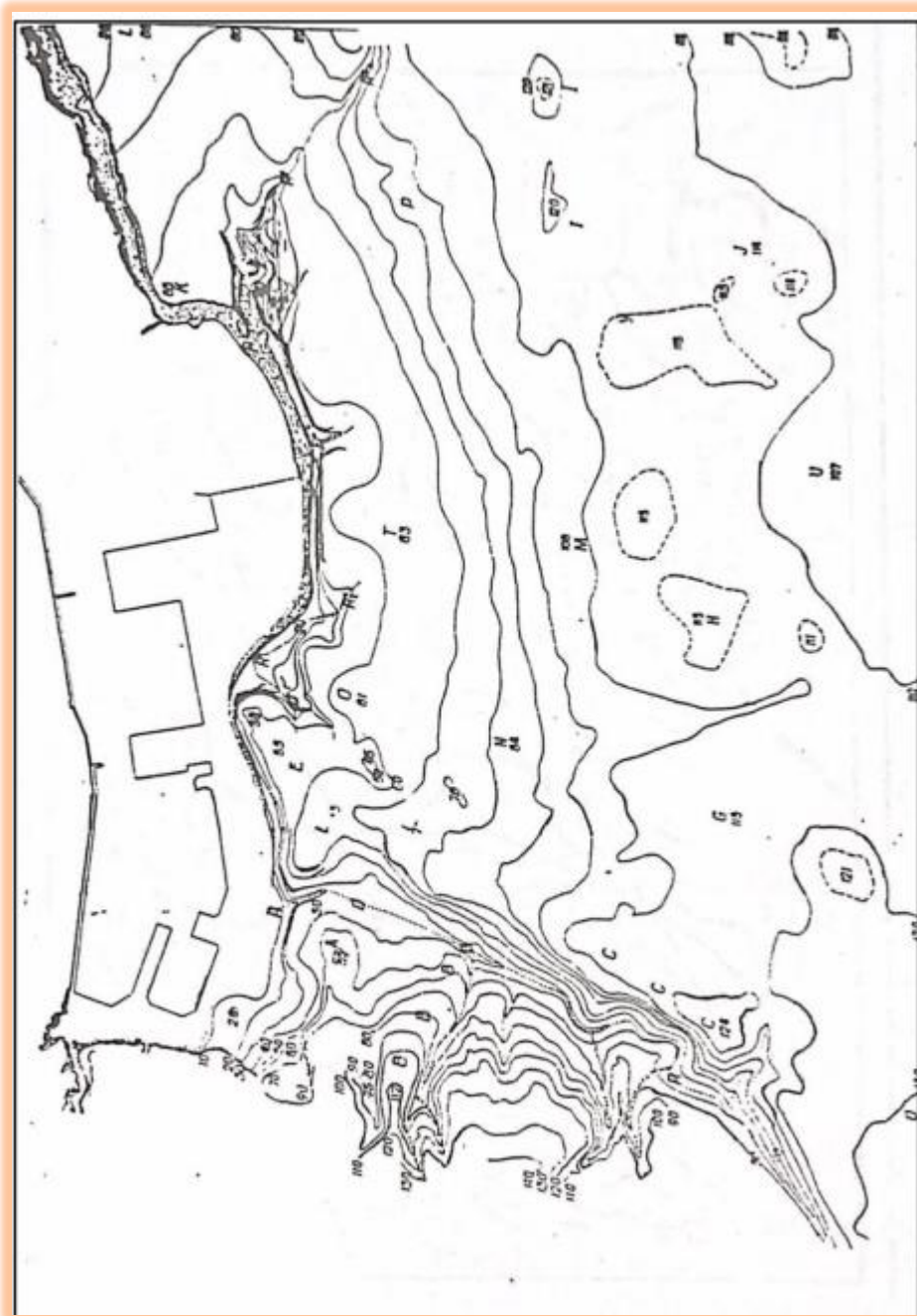


Figure 05 : Plan topographique d'Oran

- Enfin, le ravin de la Rouissata, limite au Sud le territoire communal, ceinture d'Est en Ouest le site urbain. Il prend naissance dans le bassin du Pont Albin et aboutit à la Daya El Morsli.

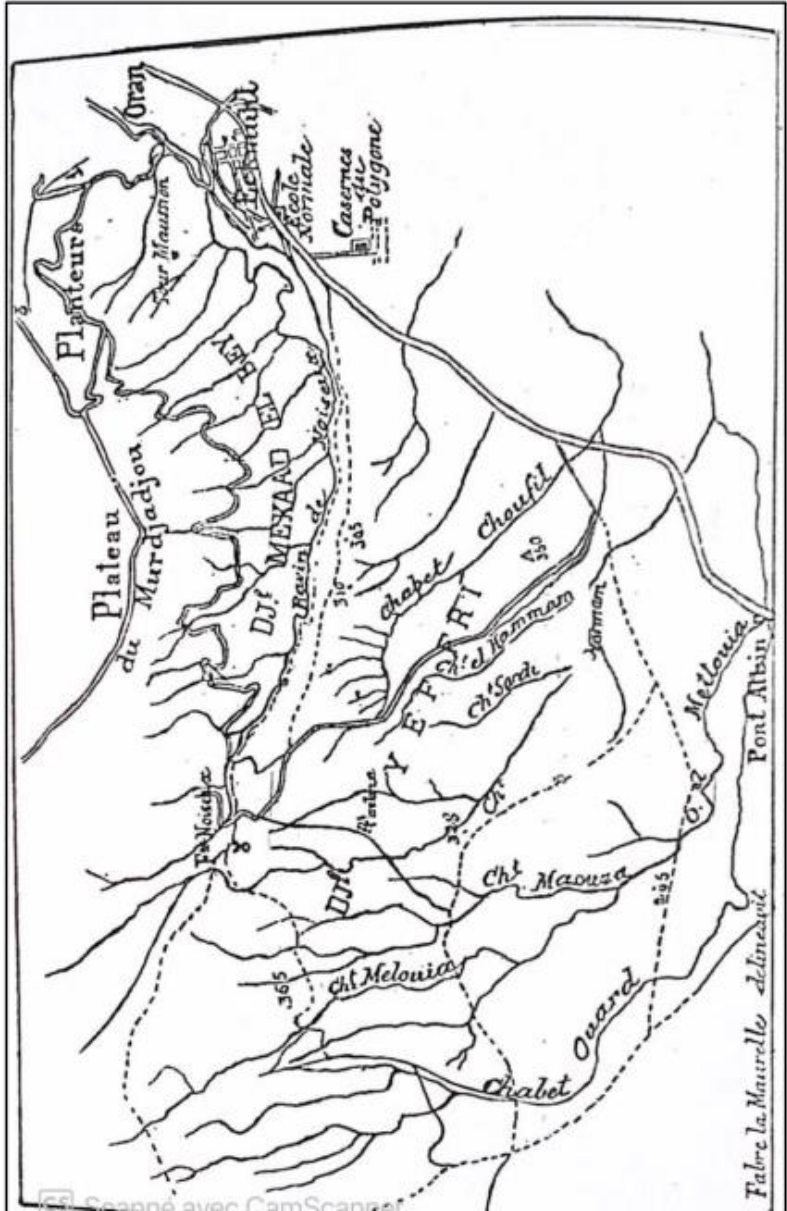


Figure 06. Carte topographique des Djebels d'Oran

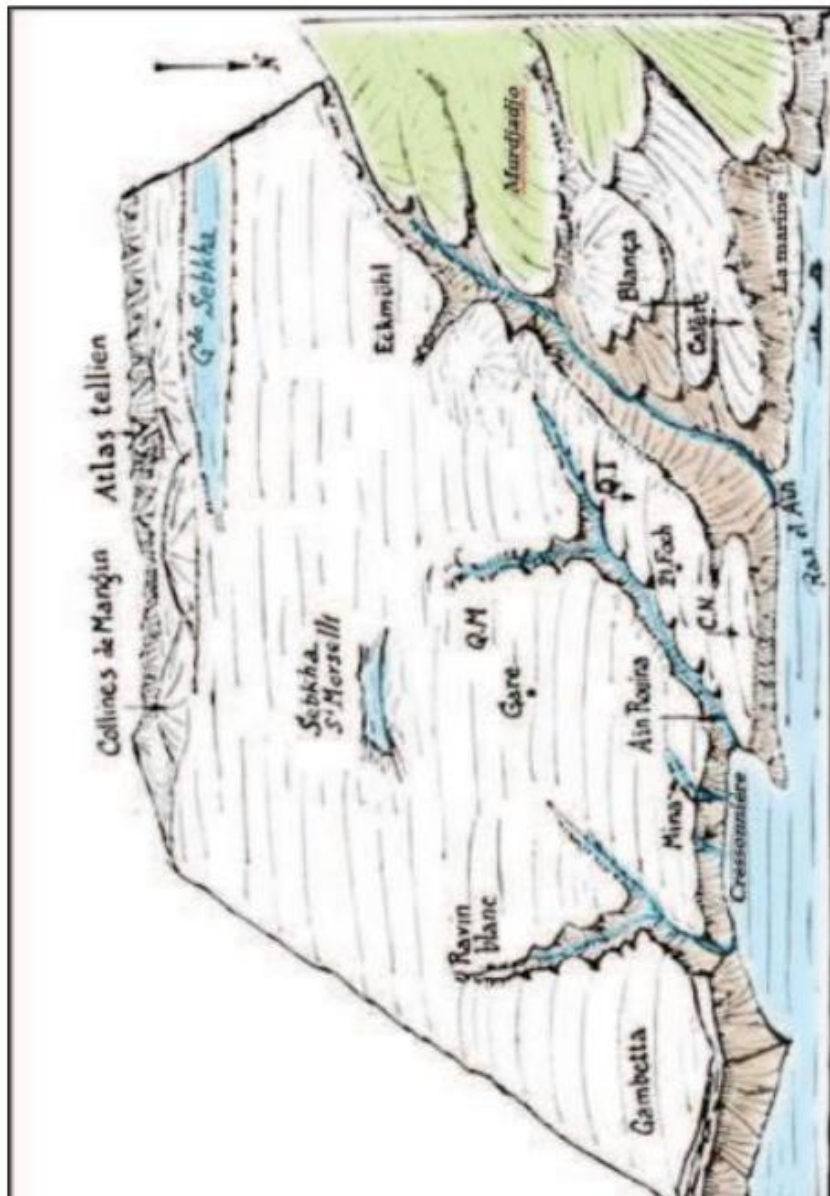


Figure 07. Les ravins d'Oran

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

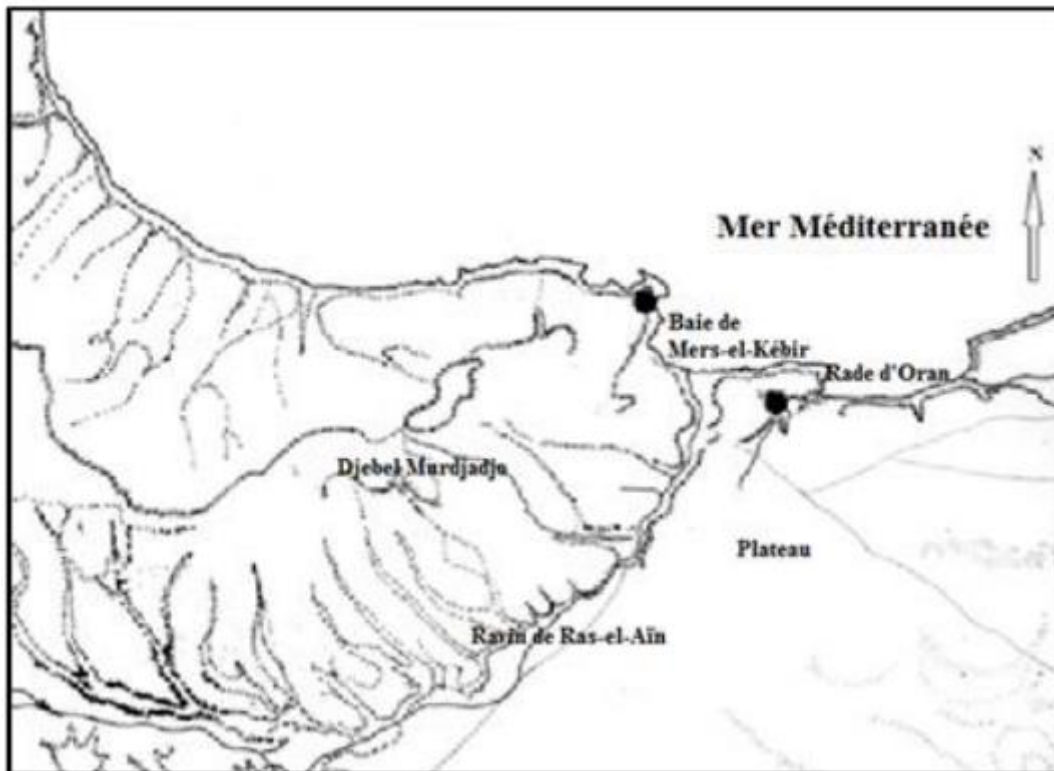


Figure 08. Carte de la montagne de murdjajo

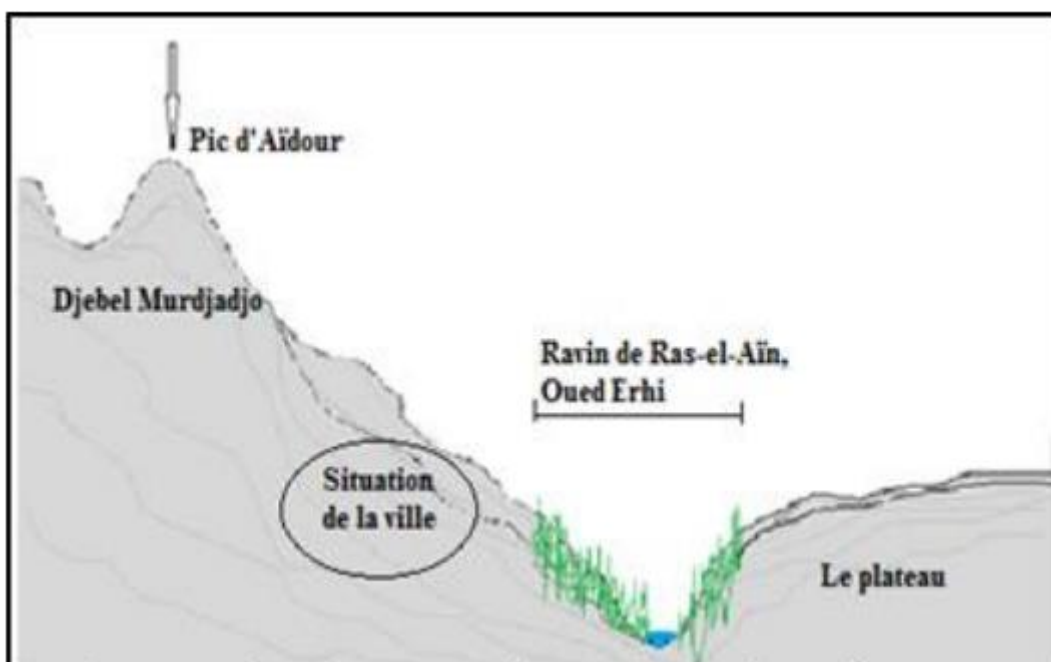


Figure 09. Coupe de profil de la montagne de Murdjajo

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

Genèse : évolution du site urbain

La première vision qu'on a du site naturel, c'est le caractère accidenté de son relief qui est mis en valeur par deux éléments prépondérants ; d'une part l'écran montagneux formé par le massif du Murdjadjo et d'autre part, l'échancrure naturelle formé par le Ravin de Noiseux et continuée par le Ravin de Ras-el-Aïn jusqu'à la mer.

Cependant l'examen d'un plan comportant les courbes de niveau, comme celui, au 1/5.000, établi par les frères Danger, nous permet de voir dans quelle mesure de la topographie a été appelée à intervenir dans la formation et l'évolution de la configuration de l'espace urbain.

En effet, le versant oriental du Murdjadjo marqué par de nombreux mamelons entrecoupés par des ravins plus ou moins profonds, a attiré dès la préhistoire les premiers établissements humains fort justement attestés par de nombreuses grottes comme celles de Noiseux, du Polygone ou des Troglodytes. D'autres traces de l'époque pré-romaine peuvent être signalées sur les mamelons d'Echmüh, du Pont Albin au confluent des Chaâbet-el-Hamma et El-Hamman (pallary, 1904, pp. 152-157). Egalement des traces de peuplement troglodytes ont été trouvées dans les grottes des ravins du plateau de Karguentah, particulièrement dans celui du Ravin de Aïn El-Rouina ; il est ainsi de même des grottes du quartier de Gambetta-Falaises et de la Batterie espagnole.

En fait la particularité topographique du site naturel ne manqua pas d'attirer l'attention des marins andalous, une rade abritée des vents par les contreforts du massif du Murdjadjo, un relief escarpé, l'abondance relative de l'eau grâce à l'existence de nombreuses sources et, en particulier de l'Oued Raz-el-Aïn.

Sachant les possibilités, tant naturelles que défensives que pourrait offrir un tel site, deux généraux andalous fondèrent au début de l'année 903 la petite cité de Ouahran. Et toutefois tous s'accordent sur cette hypothèse. C. Kehl affirme « Vers 903, la ville d'Oran est créée, dit-on, par des marins andalous sur l'ordre des Omeyyades d'Espagne » (1942, p.19). Ainsi que le Dr. Gues Seguy annonce « fut construite en 903 par des marchands arabes de la côte d'Andalousie, qui en firent un entrepôt pour le commerce avec Tlemcen et le Sahara. [...]. Depuis la fin du Xe siècle jusqu'à l'occupation française, Oran a été le théâtre de luttes incessantes, qui l'on fait passer tour à tour entre les mains des Turcs, des Arabes et des Espagnols » (1887, p. 23)

En outre, L'hypothèse de la présence romaine sur les terres oranaises est toujours mise par défaut et a du mal à être prouvée. « Quoique la présence des Romains ait été signalée ; le sol, par contre n'en garde aucun souvenir de leur installation... »

Aucune trace qui témoignait de l'installation de la colonie romaine n'a été retrouvée, encore moins une cadastration quelconque du sol qui pourrait donner une preuve matérielle de leur établissement sur le site. Selon C. Kehl on n'en désigne aucune dans ce qui était à l'époque française le département d'Oran.

En revanche d'autres hypothèses envisagent le contraire et affirme qu'un fondement romain a été lieu dans l'établissement d'Oran. Tel qu'il le propose l'historien du XIXème siècle Henri Léon Fey (1858), qu'une ville romaine du nom de « Kouïza » ou « Quïza » à la situation

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

topographique tracée par le géographe d'Alexandrie qu'il la place entre le port de Mers-El-Kebir (Portus-Magnus) et celui d'Arzew (Portus-Deorum).

La transition historique de la ville d'Oran en trois temps

Oran, avant d'être enfin occupé par sa vraie population « Les algériens » ou « Les oranais ». Cette ville a fait l'objet de concurrences entre plusieurs admirateurs qui ont occupés les terres oranaises successivement, tour à tour. Les espaces urbains pendant chaque période prenaient une forme convenable à la lecture de chaque occupation et répondait au besoin du génie occupant.

A partir de 1509 est devenu un préside majeur. Cette ville va connaître un nouveau tournant dans son histoire urbaine. L'histoire témoigne que la ville a été une scène de luttes de plusieurs occupations qui l'ont fait passer tour à tour entre les mains des espagnoles (1508-1709 /1732-1790), puis les turcs (1709-1732/1790-1830) et enfin les français (1830-1962). Ces occupations successives ont marquées fortement la structure urbaine de la ville d'Oran, qui a connu une sédimentation d'espaces remodelés, rasés, modifiés, produit à nouveau par le génie occupant dans chaque période.

Toutefois, il existe peu d'informations, seulement quelques bribes de témoignages sur ce qu'elle était la ville d'Oran avant le XVIème siècle, c'est-à-dire avant la première occupation espagnole.

Camille Kehl cite dans son ouvrage « située à quarante milles d'Arzew, c'est une place très forte : elle possède des eaux courantes, des moulins à eau, des jardins et une mosquée cathédrale » (C. Kehl, 1942, p. 22-23). Et aussi la déclaration du géographe Edrisi « On y trouve des bazars, beaucoup de fabriques, le commerce y est florissant. [...] ses habitants boivent de l'eau d'une rivière qui y vient de l'intérieur du pays et dont les rives sont couvertes de jardins et de vergers. [...] Les navires espagnols se succèdent sans interruption dans ces ports. Les habitants de cette ville se distinguent par leur activité et leur fierté » (Edrisi, 1836, p. 96-97).

Tandis que la ville initialement conçue sur le modèle arabo-musulman, va rapidement évoluer, sous l'influence espagnole vers le modèle de cité occidentale fortifiée. En effet, l'occupation espagnole qui dura jusqu'en 1792, allait être un moment des plus importants de la transformation du paysage urbain. Le développement du préside avec ses quartiers, ses forts, ses couvents et ses hôpitaux, était inconcevable sans un réseau de fortification et de communications souterraines. Les espagnoles tinrent compte donc de toutes les contraintes topographiques du site pour en tirer tous les avantages défensifs.

Toutefois, l'occupation ottomane bien qu'elle était courte par rapport aux autres mais a aussi fait part de la contribution dans l'évolution urbaine de la ville d'Oran par quelques bribes de réalisations de thème musulman.

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

✓ Occupation espagnole (1508-1709 /1732-1790)

« L'histoire d'Oran espagnole est avant tout une histoire de fortification ».

(R. Lespès. 1938, p.63)

La présence espagnole a connu une première longue période de deux siècles (1508-1709) et une deuxième moins longue (1732-1790). Mais cependant, pendant les deux périodes espagnoles, la ville d'Oran était une ville fortifiée, servait de comptoir maritime donc il a fallu se protéger des attaques par mer ce qui poussé le génie espagnole à faire d'Oran une ville militaire. René Lespes annonce « L'histoire d'Oran espagnole est avant tout une histoire de fortification » (R. Lespes. 1938, P.63).

Aussi paradoxale que cela puisse paraître, les Espagnoles en occupant Oran, introduisirent le modèle urbain de la ville médiévale fortifiée. Il ne fait aucun doute que, dès la première occupation espagnole (1509-1708) le tissu arabo-musulman initial d'Oran a été complètement transformé pour laisser place à la nouvelle organisation urbaine. Il faut cependant souligner que l'état du siège quasi-permanent dans lequel était tenue la garnison, avait amené l'Espagne à adopter une coûteuse politique castrale pour doter son préside d'importants ouvrages de défense, dont les travaux furent dirigés par les plus prestigieux ingénieurs militaires de l'époque.

La première préoccupation espagnole comme c'est déjà expliqué, Oran a fait l'objet d'une ville forte et une garnison. Cette période est caractérisée par une organisation urbaine fondée principalement sur la construction d'importantes fortifications et mettre en place des dispositifs de défense vu l'état de guerre qu'a connue cette période.

La ville originelle, n'occupait qu'une petite surface, limitée entre la montagne de Murdjajo, Oued-El-Rehhi et la Casbah, entourée d'une enceinte et regroupait principalement des églises, des couvents, des casernes, des magasins militaires et le conduit royal de l'écoulement des eaux. Sur le plan démographique, le nombre de la population avait oscillé entre 2000 et 6000 durant la première occupation (1509-1708).

Le mode de construction dominant était cependant la maison en dur. L'architecture des maisons laisse deviner à souhait les deux principales influences méditerranéennes, arabes et espagnoles. La maison urbaine était caractérisée, notait Pestemaldjioglou, essentiellement par « une cour intérieure bordée de galeries que supportent des colonnes et arcs le plus souvent en plein cintre.

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

Les chapiteaux sont ornés de figures géométriques très simples » (Pestemaldjioglou, 1936, p.220-254).

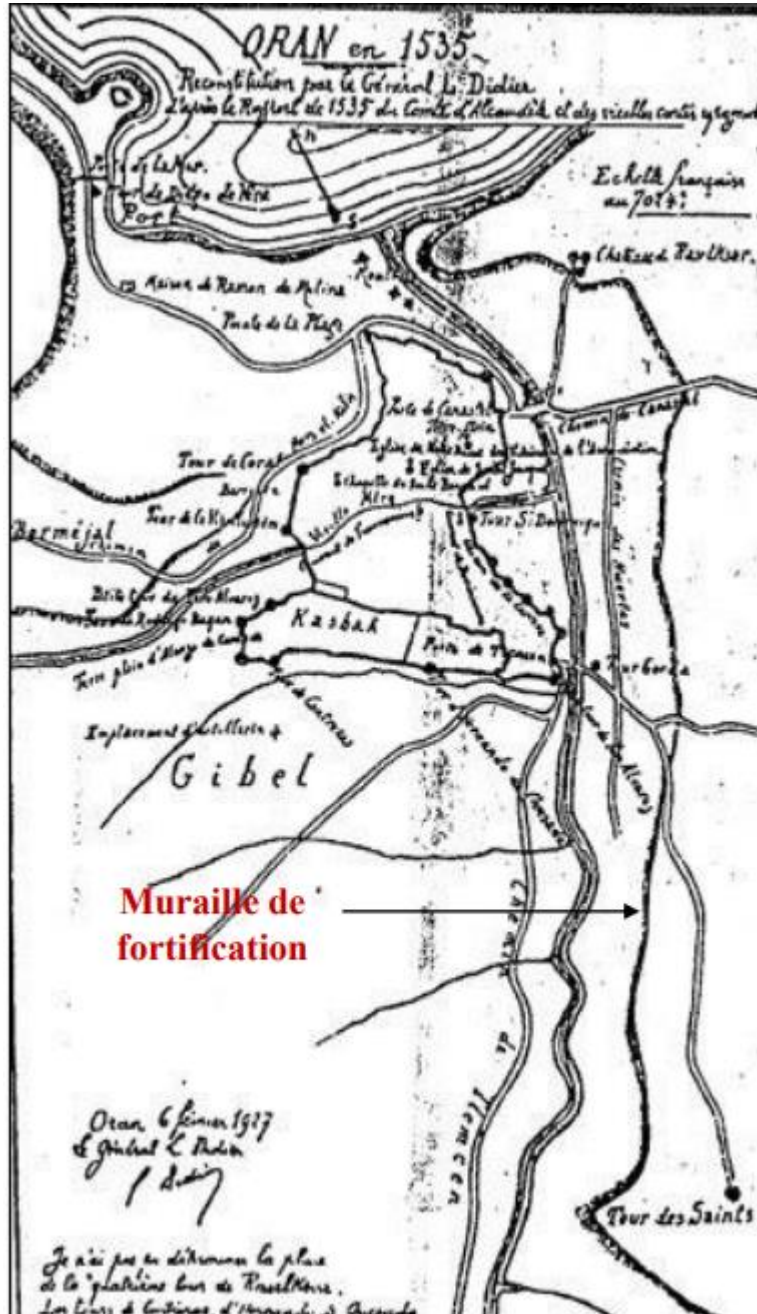


Figure 10. Carte topographique des djebels d'Oran en 1535.

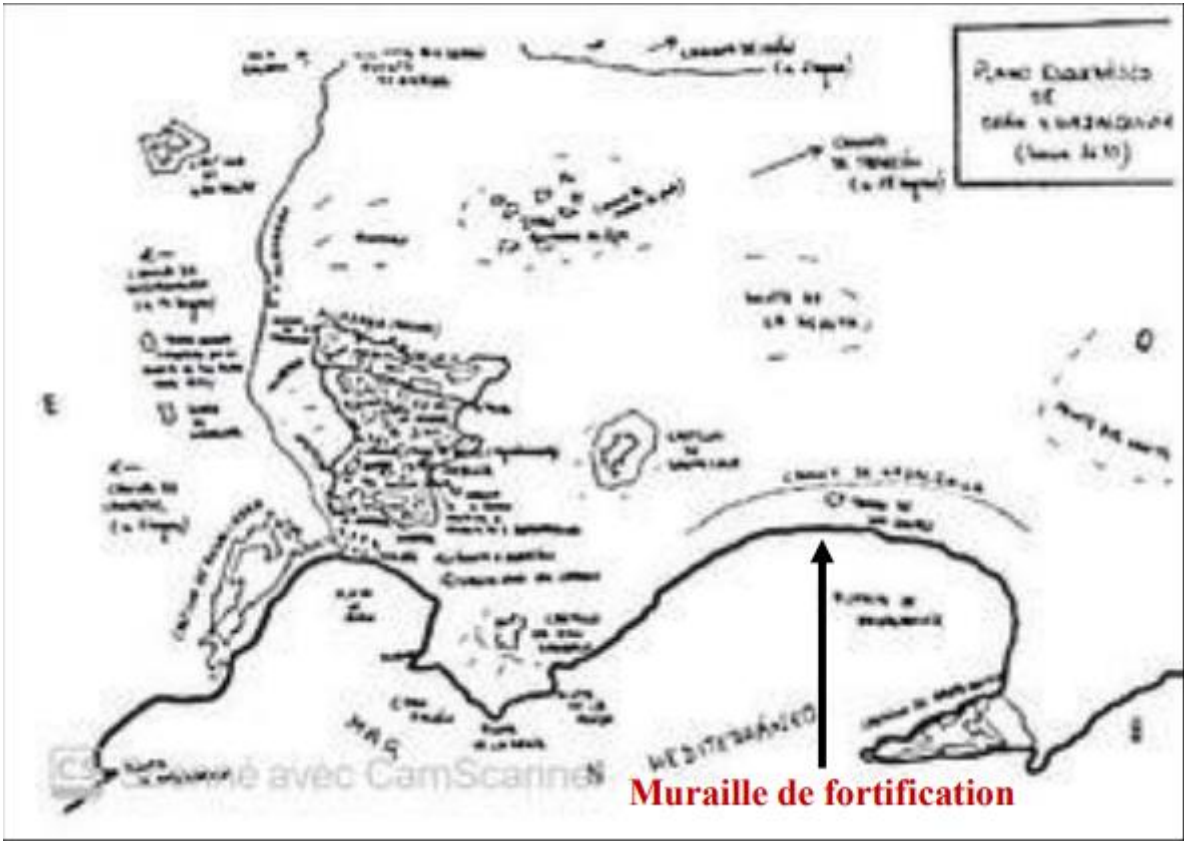


Figure11. La configuration de la muraille de fortification d’Oran pendant l’époque espagnole.

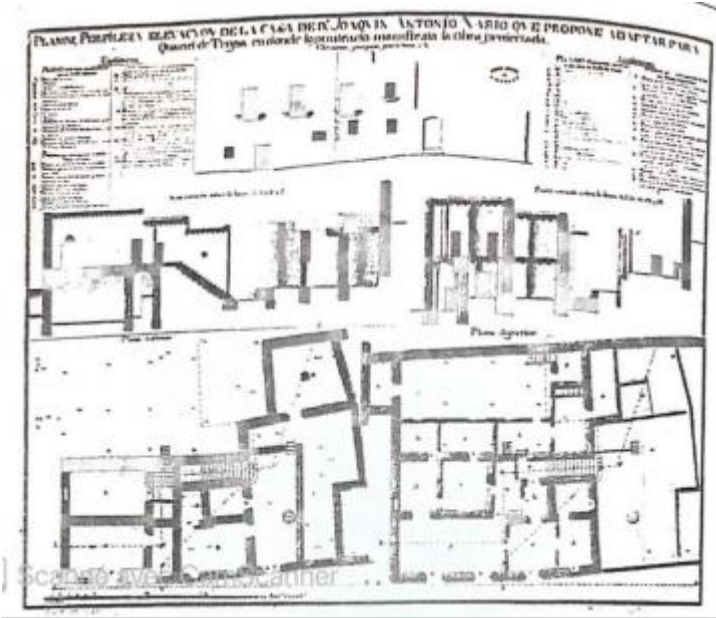


Figure12. Plan d’une Caserne de l’occupation espagnole

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

Au lendemain de la deuxième occupation, en 1732 ; les Espagnols avaient trouvés la ville partie bouleversées, suite à la reconquête de la ville par les algéro-ottoman, et son gouvernement de 1708 à 1732 par le Bey Mustapha Bouchlaghem (Fey, 1858).

Ce dernier avait en effet, introduit quelques modifications de l'aspect architectural des édifices espagnols, en introduisant notamment dans l'architecture de la Plaza Mayor les arcades, et la transformation en particulier les anciennes églises et couvents, en mosquées et synagogues (Eplaza et Ouslati, 1978, p. 191-201).

Les rares maisons qui restaient encore habitables, et les quelques édifices qui tenaient encore debout furent rapidement occupés par l'administration militaire pour y installer des casernes, des bureaux ou des magasins et des logements pour les officiers. On restaura les quatre églises majeures, en faisant venir des religieux d'Espagne

De même qu'au lendemain de 1732, et vu que la ville paraissait dépassée sur le plan de son urbanisme, il était nécessaire de procéder à de grandes opérations d'aménagement au niveau du tissu urbain. Ces opérations enveloppaient : la construction des bâtiments publics, établissements commerciaux, les murs de soutènements, constructions privés, égouts, fontaines, alimentation en eaux et la voirie.

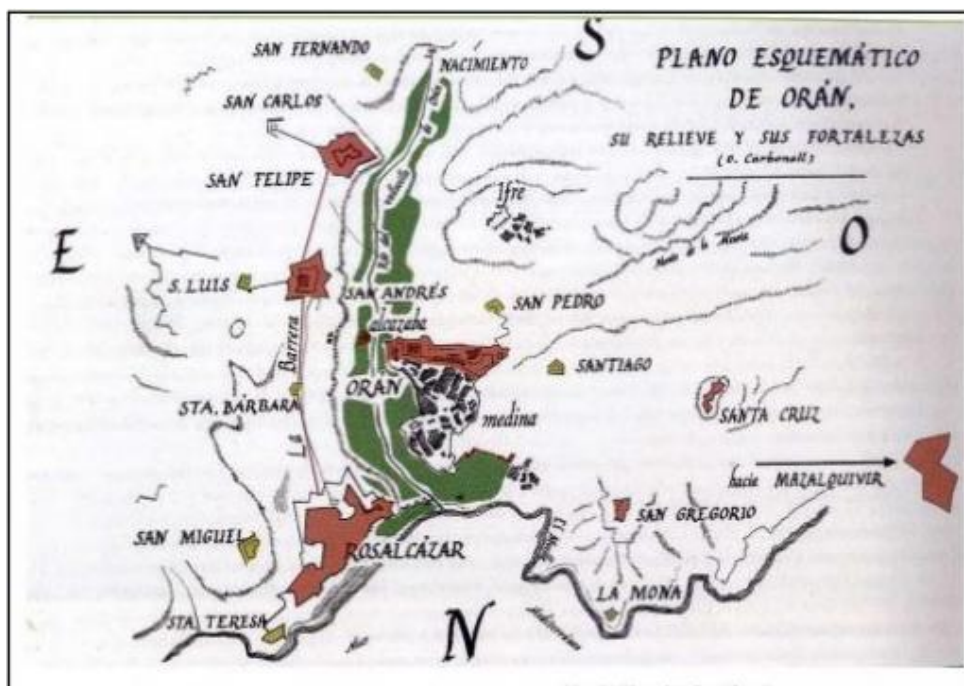


Figure 13. Les forts d'Oran de l'occupation espagnole.

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

Ainsi plus important, les places publiques et les jardins. Cela à la faveur d'une population civile plus importante. Cette initiative avait pour but de donner à la ville un peu plus de l'air et de lumière.

Il est important cependant de préciser que les Espagnols ont remodelé la ville selon un plan radioconcentrique. Oran l'espagnole était constituée des trois quartiers qui constituaient en fait des faubourgs implantés en dehors des barrières de la ville. Et ces quartiers se sont :

- ***La Blanca:***

La Blanca, Un nom donné par les Algériens. Ceci fut le principal quartier situé au centre d'Oran l'espagnole doté d'une place centrale La Plaza del Mayor. Ce quartier constituait le centre de la ville d'Oran à cette époque, il concentre la majorité des maisons et des équipements socio-économique.

- ***La Calera:***

Au cours de la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle, la ville a commencé à se repeupler. C'est à cette époque-là que remonte la création du quartier la Calera. Blottie en contrebas des falaises de Murdjadjo, elle était réservée aux ouvriers travaillant dans les fours à chaux, d'où le nom de la Calera donné à ce quartier

- ***La Marine***

En effet, les travaux menés durant la deuxième occupation espagnole entre 1734 et 1738 ont mené à une naissance d'un nouveau quartier, celui de « ***La Marine*** » entre la ville et la mer.

Le quartier de *La Marine* était situé hors de l'enceinte. Sa morphologie urbaine était celle de tout quartier dont la vie dépendait pour une large part de l'activité portuaire. Ce quartier regroupait 90 maisons, des magasins et une caserne de la cavalerie.

Il faut préciser en effet, que les quartiers qui composaient de la ville d'Oran à l'époque espagnole mis à part celui de *La Marine*, étaient entourés d'une muraille d'enceinte.

La muraille d'enceinte, considérée comme un élément de structure urbaine. Il va néanmoins sans dire que pour des raisons évidentes de sécurité, les ingénieurs militaires en traçant le réseau de fortifications, avaient délibérément sacrifié les commodités de la vie urbaine aux exigences de la défense de la Place qu'ils avaient corsetée par une enceinte en demi-cercle de 2.557 mètres, serrant la ville à l'intérieur d'un espace de 75 hectares.

Ce qui faisait que le développement urbain se ressentait fortement du caractère militaire des équipements, sacrifiant ainsi, délibérément les commodités de la vie urbaine aux exigences de défense de la place de guerre.

Fernand Braudel notait, les mêmes impératifs militaires pour les villes occidentales à partir du XV^e siècle ; lorsque « ces remparts étendus à l'horizontale ne peuvent plus être déplacés

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

sans frais énormes. Et devant ces lignes fortifiées, il faut maintenir le vide indispensable aux opérations de défense et donc interdire les constructions, les jardins, les arbres » (Braudel, 1979).

Remarquons cependant que l'enceinte qui entourait la ville était gardée à intervalle régulier par des fortins. Pour communiquer avec l'extérieur, elle était percée initialement de deux principales portes :

- **La Porte du Ravin ou Porte de Tlemcen:**

Elle donnait accès à la partie supérieur du ravin vers la source El Billel, d'où son nom en arabe Bab-el-Billel.

- **La Porte de Canastel**

C'était la principale entrée de la ville, le chemin de la Marine y aboutissait, et à peu près tout le trafic, gens et marchandises passait par là.

Toutefois, Le quartier de la Blanca, l'enceinte de la ville était persée elle aussi par trois autres portes. Tel qu'il le annonce le colonel Derrien « l'enceinte de la ville espagnole, la Blanca, portes : l'un à l'Ouest, Bab El Marsa,

Porte de Santon ou de Mers-El-Kébir (Pestemaldjioglou, 1936, p.220-254) ; la deuxième au Nord **Bab Amara** (Benakada, 1988) ; y débouchant sur les bâtiments de Sainte-Marie ; et la troisième, **porte de canastel** » (Derrien, 1886).

A partir de XVIème siècle, dans de nombreuses villes en Europe, les places furent considérer comme un élément particulièrement structurant du tissu urbain. Dans ce contexte les grandes villes d'Espagne n'échapperont à cette mode « Ce genre de place, font remarquer M. de Eplaza et J-B. Vilar, se retrouve dans les villes à nouvelle fondation en Espagne, au XVIIIème siècle, la Carolina, Aguilas etc. Mais, on les retrouve dans les vieux quartiers des principales villes, qu'on démolit, Madrid, Barcelone, Bilbao, Salamanque... et, en Amérique hispanique ». Mais bien évidemment, la plus importante est la Plaza Mayor, appelée aussi Plaza de Armas (Place d'armes). Qui constituait par conséquent la place centrale de la ville. Elle était le lieu des grandes manifestations officielles, et où d'ordinaire on faisait défiler la parade de garde. C'est pourquoi on prêta une attention particulière à son aménagement et son embellissement.

Comme les espagnoles ont d'ailleurs remodelé la ville selon un plan radioconcentrique, Oran l'espagnole s'était dotée d'une place centrale, Plaza de Armas (Place d'armes) (La Blanca des Algériens) où s'organisaient les manifestations, et défilaient des parades et les soldats à l'époque. Et donc cette place constituait le siège du pouvoir militaire. Vers cette place centrale, convergent les rues, dont quelques-unes étaient construite en escalier. Dans leurs ensembles ces pentes étaient à pente raide et très étroites, suivant les aspérités du sol. A approximativement, La Plaza del Eglesia Mayor, entourée de plusieurs églises. Cette place à siège religieux a disparu à la suite du tremblement de terre de 1790. Puis, elle a été remplacée

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

par l'hôpital militaire Français. Au bout de la rue, Plaza del Mercado, une petite place où se trouvait le siège du marché dont il ne reste que quelques traces.

Aujourd'hui seule la place centrale Plaza de Armas (Place d'armes) ou Plaza Mayor et Place Echeikh Abdelkader actuellement marque encore l'espace urbain de l'ancienne ville espagnole.

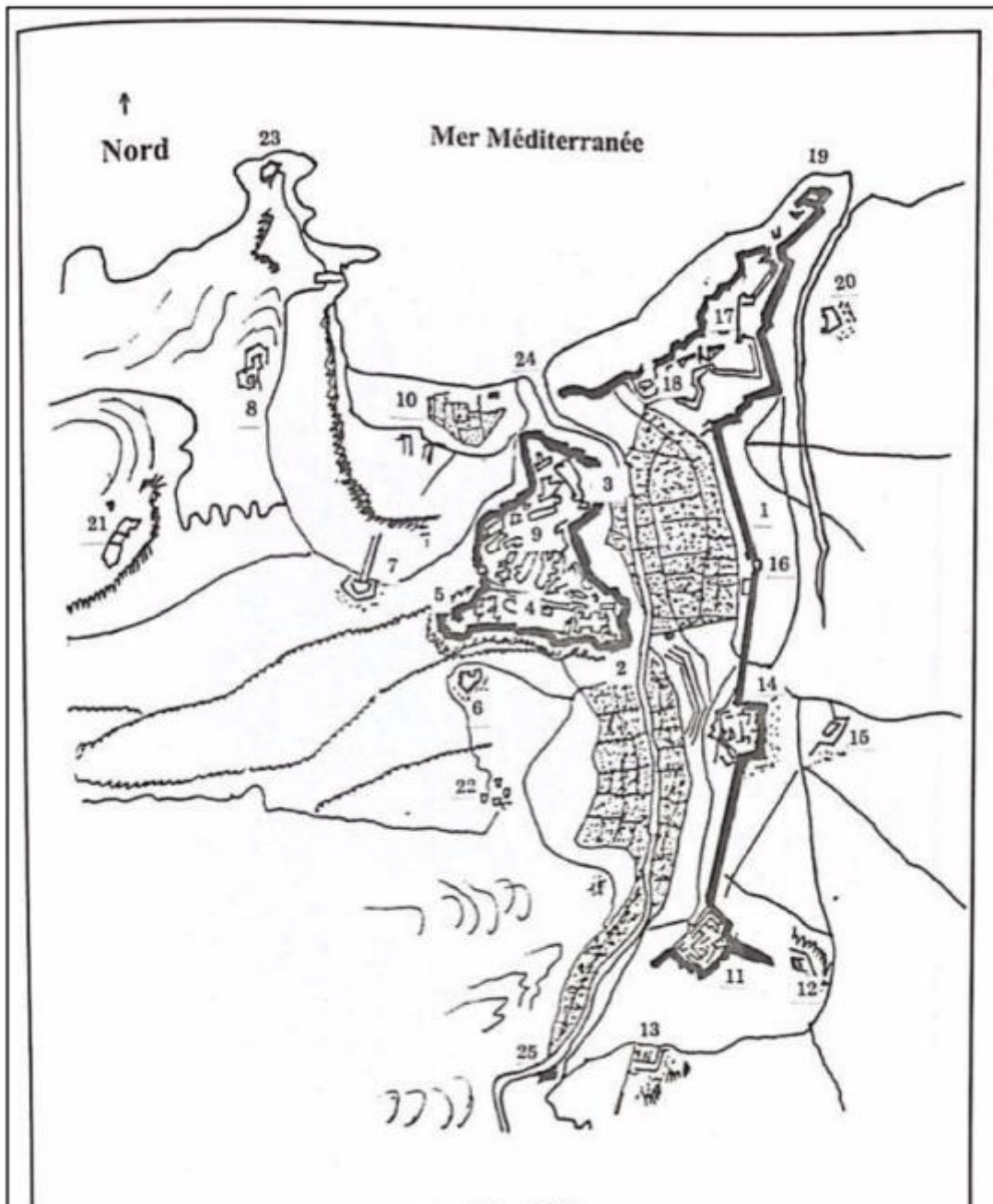


Figure15. Plan d'Oran 1757.

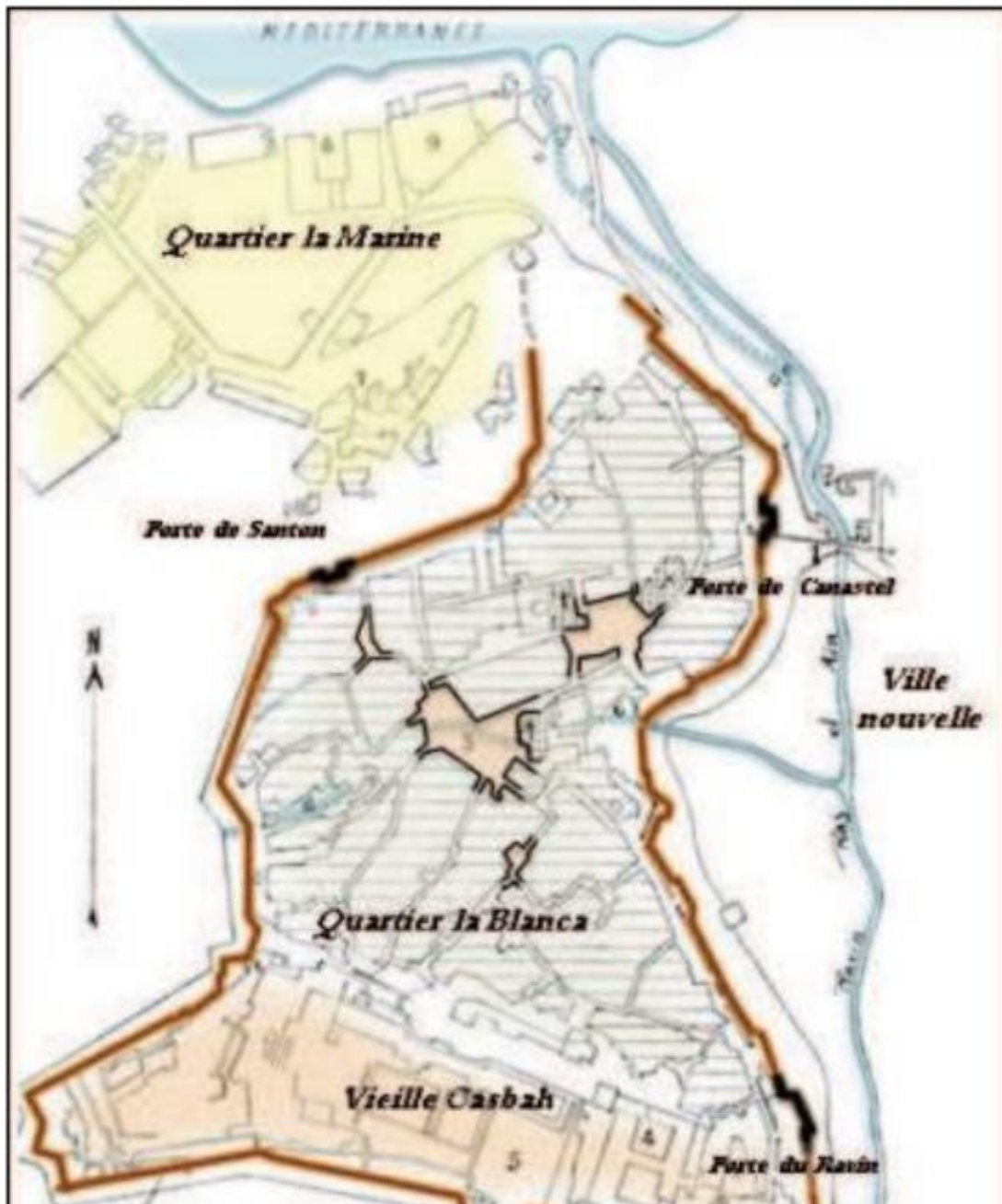


Figure16. Carte des quartiers d'Oran de l'époque espagnole.

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

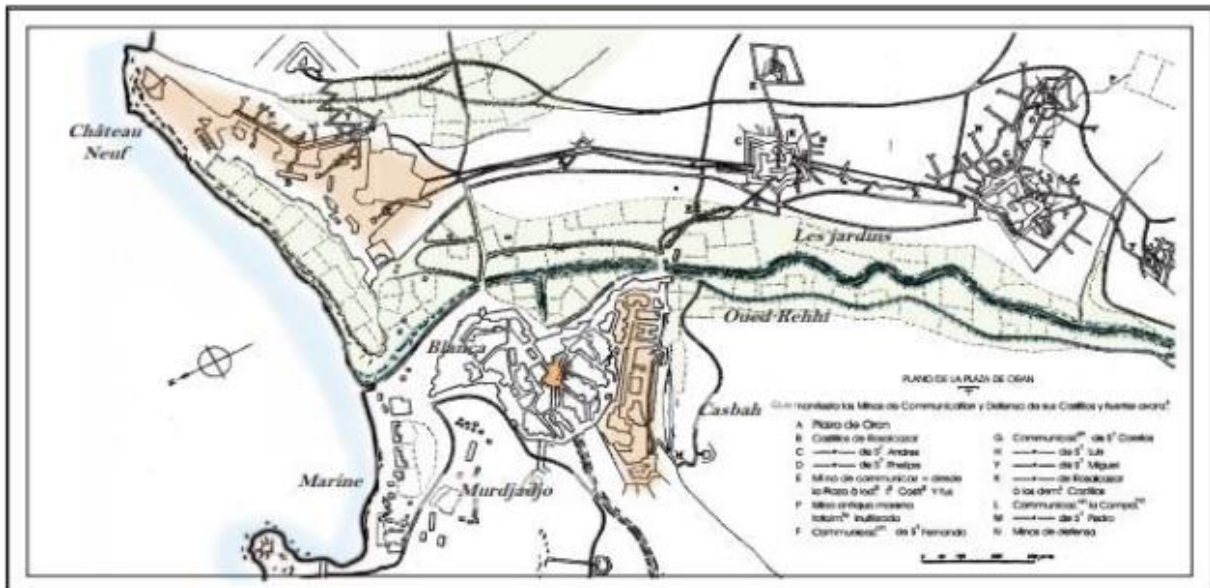


Figure17. Configuration des quartiers d'Oran de la deuxième occupation espagnole.

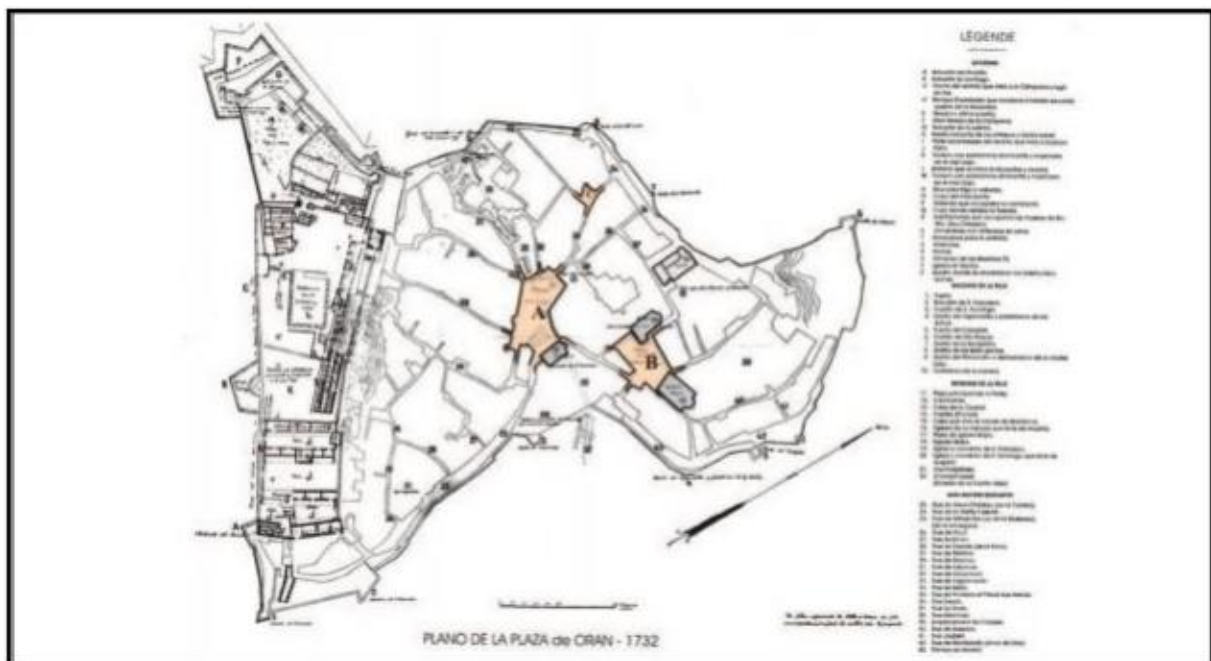


Figure18. Les places d'Oran durant l'occupation espagnole.

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

✓ Occupation ottomane (1709-1732 /1790-1830)

La présence turque à Oran, est moins marquée par rapport celle des espagnoles, et cela peut directement se comprendre par ses leurs deux courte occupation alternatives (1708- 1732) et (1790-1830). Le bey Bouchlaghem en gouvernant Oran pendant la première occupation de 1708 à 1732 n'a pas rapporté une amélioration urbaine importante, et cela s'explique par leur faiblesse pendant cette phase, due aux évènements nocifs qui ont touché leur puissance, voir : les malentendus entrent les deys d'Alger et les beys d'Oran, les attaques défensive contre les agressions extérieurs, les rivalités tel que la famine et la peste.

En revanche, n'empêche que les ottomans en occupant la ville d'Oran pendant la première partie et malgré les incompétences, ont mis en œuvres toutefois, quelques constructions religieuses « Les mosquées » à la demande de leurs gouverneurs et à la faveur de la population ottomane musulmane.

• *Mosquée si Ahmed Bennacef*

Elle fut la première mosquée construite à Oran par le bey Mohamed el Kébir, à l'endroit nous apprend le chroniqueur oranais Mohamed Ben Youssef Ez-Ziani, où s'arrêta le cheval du bey devant les murs de la ville.

Après la construction, elle fut dédiée à si M'hamed Bennacef, l'oukil de la mosquée de Mascara qui suivit volontairement le bey dans son entreprise de djihad contre Oran.

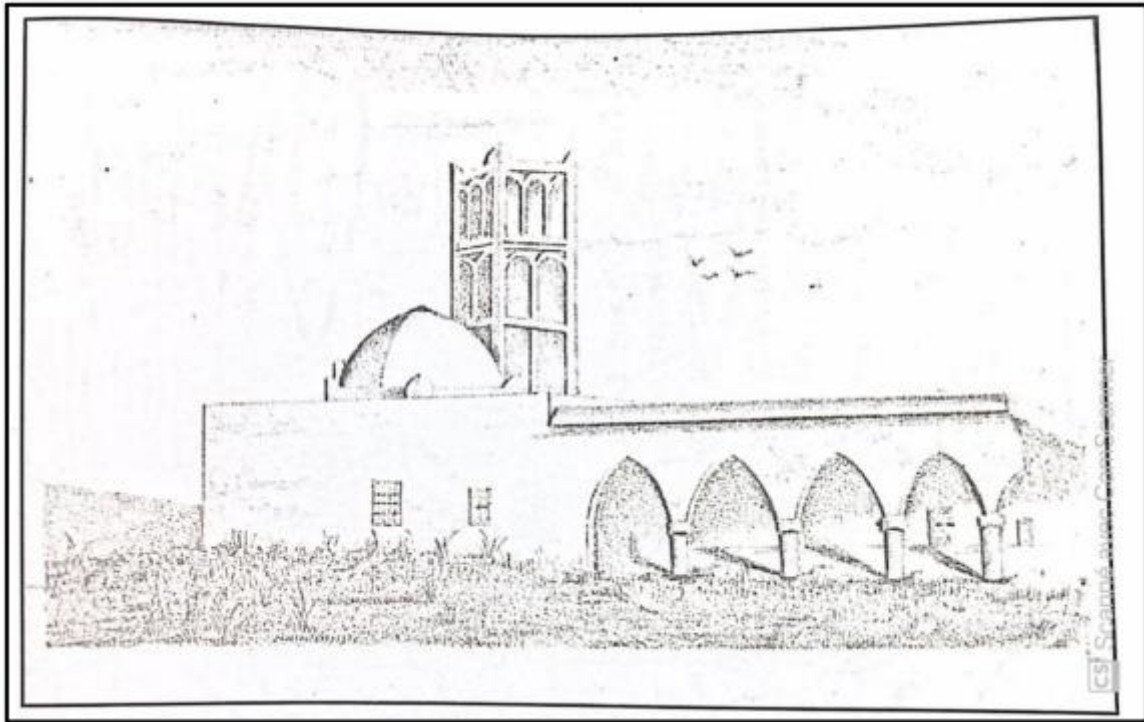
• *Mosquée du Pacha*

Elle fut construite à l'ordre du dey Hassan Pacha d'où elle prend son nom. Le chantier de construction de la mosquée dura quatre années de 1792 à 1796 d'érigé par le chef de la corporation des maçons, l'architecte à l'époque, Si Mohamed Ech-Cherchalli Ben Tadbirt. Le dey Hassan Pacha participa financièrement à la construction de la mosquée Pacha en versant tout l'argent qu'il reçut du rachat par leur pays de prisonniers espagnols.

Elle est située rue Philippe sur la rive droite du ravin Oued-El-Rehhi, au centre du quartier *La Blanca*, l'ancienne place d'armes d'Oran.

• *Mosquée de Sidi El Houari*

Elle est située sur la Plaza Mayor, l'ancienne place d'armes d'Oran. Sa construction fut érigée par la direction du bey Mohamed el Kébir. Après sa mort en 1799, son fils successeur, le bey Osman, la fit terminer en 1801.



*Figure19.*Mosquée de Karguentah (vue de 1980).



*Figure20.*Mosquée de Pacha de la rue de Philippe

Au lendemain de la deuxième occupation ottomane en 1792, une importante politique de repeuplement a été entreprise par le bey de Mascara gouverneur de la ville à l'époque, installé par le dey d'Alger. Cette action a eu lieu pour le but de redonner vie à la ville détruite à trois

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

Quarts par le séisme de 1790 et de faire le plein afin de compenser le vide en population laissé par le départ des Espagnols.

Les traits essentiels de cette politique de repeuplement furent entamés officiellement en 1792. On peut penser que la prise d'Oran fut en quelque sorte un exutoire au trop plein des populations des autres villes algériennes. On comprend mieux, dès lors, dans toute sa signification l'expression populaire *Tayhat Ouahren* qui signifie littéralement *la Curée d'Oran*.

La première mesure prise dans ce sens, fut donc le transfert du siège de la nouvelle capitale du Beylik, de Mascara à Oran. Il va de soi, que le premier noyau de peuplement qui était appelé à s'installer à Oran, fût constitué dans un premier temps par les familles des membres du Makhzen (hauts fonctionnaires et chefs militaires) ainsi, que par tous les gens qui gravitaient autour de la cour beylicale, domestiques, clientèle etc., jusqu'aux simples habitants de Mascara dont les activités étaient plus ou moins liées aux fonctionnements du Makhzen (boutiquiers, artisans, lettrés etc.).

On peut considérer au total que l'appel pour le repeuplement d'Oran, lancé par Mohamed el Kébir porta remarquablement ses fruits, puisque, en plus de Mascara d'où partis la première vague d'émigration vers Oran. Les champs de recrutement de la population s'étendit prodigieusement vite, non seulement à partir des villes du Beylik de l'Ouest, notamment, Tlemcen, Nédroma, Mostaganem, Mazouna, Kalaà, Miliana, etc. ; mais également à partir d'Alger et de Constantine, voire même les villes marocaines, particulièrement Fès et Oujda (Lapène, 1847, p.47).

Il est important aussi de préciser, que cette politique de repeuplement au-delà de la population locale, cette dernière a intégrée aussi des éléments juifs et européens à la faveur d'un bon plan professionnel dont les activités exercées regroupaient : les charpentiers, les maçons, les tailleurs de pierre, les forgerons, les maraichers. En revanche, le nombre de familles européennes espagnoles, ne cessa de diminuer. S'accommodant très mal de la nouvelle situation, elles quittèrent une à une la ville, et retournèrent dans leur pays. Seuls quelques rares Européens étaient restés.

La politique de repeuplement abordé, sera sans doute suivie par une action d'urbanisation et une croissance urbaine remarquable. . Malgré la complexité de la situation et de l'incohérence des informations sur ce qu'ils étaient les traits urbains pendant cette période, afin de donner une descript-on précise du tissu urbain de cette époque, n'empêche que d'après les historiens, le bey accorda aux premières populations arrivées, notamment des musulmans majoritairement, des terrains et des maisons espagnoles dans la vieille-ville. En outre, d'autres terrains ont été cédés par le bey pour les juifs sur un plateau dans la rive droite du ravin Ras-el-Aïn, afin de construire leur quartier.

Et donc, un nouveau quartier vît le jour, Derb el Yhoud, « Quartier juif ». Cette initiative prise par le bey, semble être généreuse, mais il est primordial de savoir que derrière, se cache l'intention de créer une ville nouvelle, constituée par « **une population industrielle** ».

Il est important de noter, que la Ville-Nouvelle ou, la Ville-Neuve, est construite en les présences de quelques conditions topographiques singulières. En raison de la différence du

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

Nivellement, cette rive se présentait en plan incliné (Benkada, 2008, p. 118), c'est pour cela, que cette ville en voie de naissance, se retrouve divisée en deux parties. Une première partie inférieure, située au nord, sous le Palais de Bey construit par le bey Mohamed El Kébir, sur l'éperon sud du château neuf, c'est pour cela qu'on appelle cette partie '*Taht el Quasr*'. La deuxième partie supérieure, située au sud, dominée par le fort de Saint-André et constituée d'une longue et étroite bande en pente douce qui s'étire le long du mur d'enceinte, c'est pour cette raison que l'on appelle '*Djihah es-Sour*'.

Cet octroi de distribution de terrains et des maisons est suivie par une obligation de bâtir selon des alignements parallèles, suivant la linéarité du mur d'enceinte et des rues se coupants parfois à angle droits. Cette action urbaine, à la volonté d'une ville repeuplée, bien organisée constitué d'un aménagement éclairé. Ainsi, le bey, a pris en compte les éléments géographiques et topographiques pour édifier de longues voies parallèles qui structurent les lots qu'il vendit aux juifs.

Il est important de préciser que nous ne disposons pas assez d'informations, seulement quelques bribes, pour dire que cette organisation urbaine est accompagnée par une obligation d'édifications de places publiques. Toutefois, les plans d'alignements des rues d'Oran, dessinés par l'ingénieur Aucour en 1840, indiquent l'existence des espaces libres qui ont été remanié pour former de futures places publiques notamment, Place Napoléon à la porte du marché (Babes-Souk), Place des Carrières à la porte des Carrières (Bab el Djiara), Place Blanche et Place Naples à l'intérieur du quartier.

En 1831, Les turques finissent en retraite, qui furent évacués par l'installation du génie français.

✓ Occupation française (1831/1962)

Oran, fut occupée définitivement par le génie militaire français en 1830. Mais, cette phase d'occupation, a été faite en deux tranches, au prix de deux expéditions (24 juillet-15 août 1830 / 11 décembre 1830- 4 janvier 1831).

L'évolution urbaine à Oran lors des premières années de l'occupation française, s'est effectuée d'une manière progressive. Ce début d'occupation, le but majeur était de satisfaire aux besoins militaires, c'est donc pour cela qu'on assistait à des interventions plus spontanées sans plans d'ensembles. A Oran, l'installation française, s'affirme par la capture des édifices publics et religieux hérités des Espagnols et les Ottomans, et les transformer en casernes et hôpitaux pour loger les services de l'armée. Panayotis Tsakopoulos (1994) affirme que, « Dès 1830 à Alger plus d'une centaine de mosquées sont désaffectées et occupées par l'armée pour en faire des casernements, manutentions, entrepôts, hôpitaux ; il en ira de même plus tard à Oran ou à Constantine » (p.221).

L'installation française à Oran a d'abord démarré par la mise en place des ouvrages militaires, sous le commandement du général Boyer, deuxième général commandant la division d'Oran qui, succéda en septembre 1831 au général Faudos donc, que commence à être organisée la défense de la garnison. Tout d'abord par la mise en place sur le plateau de Karguentah, en avant

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

des murs, des premiers postes avancés constitués de blockhaus. Le plateau qui, rappelons-le, avait été probablement nettoyé de toute sa population.

Parmi les ouvrages militaires mis en œuvre pendant cette phase initiale de l'occupation, nous pouvons citer un ensemble de différentes installations. Au premier choix, parlons des dispositifs de défenses, autrement dit, Les blockhaus. Indépendamment de la mosquée de Karguentah, organisée défensivement, le génie militaire français avait établi sur le plateau de Karguentah les premiers postes avancés, dont l'un des tous premiers, fut le blockhaus d'Orléans construit en plein combat. Il fut suivi en 1835, par celui de Dar-Beïda, en réalité un ancien haouch de campagne transformé en ouvrage défensif.

Nous pouvons ainsi citer d'autres ouvrages défensifs tel que :

- Blockhaus de Raz-El-Aïn (Avenue d'Ouejda, face à l'Ecole Normale de Jeunes filles).
- Blockhaus Brosset (Cité Protin, angle rue Abderahmane Miloud ex. rue Administrateur Bernard et avenue Mostefa ben Boulaïd ex. avenue Albert 1^{er}.
- Blockhaus de Tamashouet (déformation française de Tamessoudt) (Porte principale du cimetière chrétien dit tamashouet).
- Blockhaus de Sidi Chaâban (quartier Megnan, en face de l'actuel siège de la sureté de Wilaya).

Au deuxième choix, les établissements militaires ou les casernes qu'apparemment, les autorités militaires françaises ne semblaient pas éprouver à Oran des difficultés en matière de casernement, telles qu'elles les ont connues à Alger, ceci revient instantanément à l'occupation espagnole jadis, qui n'a pas manqué à aucune période de fortification ou de casernes militaire. Comme semble le connaître les rédacteurs du Tableau de la situation des Etablissement Français en Algérie (1838) que, « De tous les points occupés par les Français en Afriques, Oran est celui où les travaux d'installation définitive et permanente des divers services militaires sont les plus avancés. La raison en est bien simple. Oran n'était point comme les autres places de l'Algérie, une ville toute africaine ; les Espagnoles y avaient entrepris et terminés beaucoup de constructions importantes appropriés aux besoins et aux habitudes des Européens et qu'il a été possible, sans grandes dépenses, de remettre en bon état ».

Ce mouvement d'installation des établissements militaires se poursuivait néanmoins malgré la continuation de la guerre. En 1847, le plateau de Karguentah était déjà devenu une zone fortement militarisée. Au total, l'armée française durant les vingt premières années de leurs occupations, avaient créés près d'une douzaine d'établissement militaire, à savoir :

- Atelier de l'Artillerie ;
- Parc de l'Artillerie ;
- Quartier de la Cavalerie ;
- Quartier du Train des équipages ;
- Caserne de l'Artillerie ;

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

- Casernes des Chasseurs ;
- Casernes des ouvriers de l'Artillerie ;
- Caserne de la Remonte ;
- Parc aux fourrages ;
- Parc à bois ;
- Arsenal.

Même si l'ordre défensif est dominant, l'ordre urbain lui aussi, occupait une place importante. L'organisation, la création et la planification des espaces urbains était primordiale à la faveur d'une population civile française.

Même si l'ordre défensif est dominant, l'ordre urbain lui aussi, occupait une place importante. L'organisation, la création et la planification des espaces urbains était primordiale à la faveur d'une population civile française.

L'urbanisme français, est marqué par l'introduction des modèles occidentaux d'aménagement du territoire et d'aménagement urbain. Les ingénieurs militaires et les architectes ont procédé à la transformation de la structure et de la forme de la ville. Ces ingénieurs au service du Génie, avaient pour tâche l'élaboration ou l'approbation des plans d'alignement et leurs mises en œuvre.

Initialement, les plans d'aménagement qu'a établis le Génie Français, s'attachent non seulement à la transformation et des voies existantes et la création d'autres nouvelles voies, mais aussi, la réalisation des arcades, la conception et l'aménagement des places publiques avec l'installation des fontaines, et les lieux et les boulevards de promenades. En effet, l'introduction d'alignement des rues et d'aménagement des places constituent les outils majeurs de l'intervention française en matière d'urbanisme.

A ce propos, l'urbanisme français à Oran, a connu un énorme saut on ce qui concerne l'aménagement urbain et la reconstitution de l'espace existant. « L'Affaire Cayla » qui fait référence à l'ingénieur en génie civil Emile Louis Lucien Léon Cayla est l'initiative parfaite afin de redonner à Oran une nouvelle image plus embellissante. « L'Affaire Cayla », s'agit d'une étude élaborée par l'ingénieur Emile Cayla lorsque il décide de lancer sa propre affaire en prenant l'initiative de proposer en 1891 au maire Laurent Fouque qui avait réussi en 1888 à mettre pour le temps d'un mandat, en échec Floréal Mathieu, son fameux Projet d'Embellissement d'Oran appuyé par un mémoire descriptif très détaillé sur les opérations d'aménagement qu'il comptait entreprendre (Cayla, 1891). En accédant le 1^{er} Mai 1892 pour la quatrième et la dernière fois à la magistrature de la ville, Floréal Mathieu, reprend à son compte, le dossier du « Projet d'Embellissement d'Oran » proposé à la municipalité précédente par Emile Cayla. Dès lors, il ne sera plus question que de l'Affaire Cayla.

Emile Cayla dans son projet, concevait un boulevard de 2560 mètres de longueur et de 14 mètre de largeur partant de la rue Philipe, arrivant sur la rue de la vieille mosquée élargie passant à travers le site des casernes, reliée au boulevard des chasseurs pour enfin aboutir sur Gambetta. Le boulevard est croisé par dix voix transversales, dont la percée du

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

Boulevard des chasseurs. Le 6 Mai 1897, le conseil municipal devait renoncer au projet et retient seulement les principes de déplacements des casernes et la restructuration des parcs à fourrages puisque l'opération est jugée trop coûteuse. Toutefois, la restructuration des casernes militaire et des parcs à fourrages, consiste en fait, à prolonger les liaisons entre les rues structurantes, rue de la Vieille Mosquée et celle des casernes, afin de relier entre les deux quartiers. Ainsi, le projet d'Emile Cayla, consiste à un élargissement des rues et à la création des rues transversales qui permettent l'aération et l'ensoleillement du tissu intérieur et ainsi, permettant à la population d'avoir des échappées vers la mer. Les terrains des parcs à fourrages déplacés, ont été mis en valeur par le prolongement du boulevard du nord. Tandis qu'Emile Cayla dans son projet d'embellissement d'Oran, a mis l'accent sur la création et l'aménagement des places et des placettes publiques aux intersections du boulevard du nord et des rues transversales, afin de ponctuer la promenade et avoir des points d'intérêts.

Le plan dans son ensemble répondait à un double objectif, d'abord relier la vieille ville espagnole et les hauts quartiers français, mais aussi, favoriser la mise en valeur des terrains militaires cédés par la guerre, particulièrement en créant un boulevard qui se développerait à l'interface de la ville d'Oran.

La construction du boulevard du front de mer, est passée par un processus et un ensemble de phases que chacune, consiste à aménager une tranche du boulevard tout en prenant en considération les différents composants morphologiques, topographiques, physiques et naturels de la partie en cours de mise en œuvre. De 1948 à 1951 et après le déplacement des casernes, le pouvoir militaire décida de vendre les terrains occupés à la ville à un prix exorbitants, que bien après, une société immobilière prend en charge et mets en œuvres des tours d'habitation de différents gabarits. L'extension s'est ensuite développée vers l'Est de 1952 à 1953, avec le comblement du ravin de la Cressonnière et l'édification de la place Port Saïd. Puis après, l'extension s'est poursuivie vers l'Ouest d'une troisième étape qui s'est faite elle-même en deux parties à cause de la morphologie du site qui rompt avec la continuité de l'axe du boulevard. De 1954 à 1957, il a fallu enjamber le ravin de la Mina afin de poursuivre la construction du balcon urbain. Après l'aménagement d'un enchaînement places publiques tout au long de la promenade du front de mer à chaque intersection des rue transversales avec le boulevard ALN notamment, la Place Port Saïd puis la Place Bamako, afin de créer des arrêts et accentuer le boulevard, en 1958, la Place de la Punaise fut construite à l'extrémité du boulevard ALN afin de relier entre la première partie linéaire du boulevard et la deuxième partie interrompue par la forme sinueuse du boulevard.

A l'arrivée de l'an 1962, aux portes de l'indépendance, le projet d'embellissement fut interrompu et n'a pas pu assurer sa continuité jusqu'au Jardin Vichy et la Promenade de l'Étang à cause de la situation critique de l'Algérie au lendemain de l'indépendance.

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

✓ Oran Algérienne (1964-2022) :

Oran est un centre historique en mutation qui connaît ce qu'il est convenu d'appeler la patrimonialisation par le bas, ou encore, si l'on veut, la préservation du patrimoine mineur, tel que formulé par l'Italien Giovanoni dans les années 1920. Sous l'angle de l'anthropologie urbaine, cette patrimonialisation par le bas révèle les rapports particuliers qu'entretiennent les Algériens avec leurs villes.

En effet, la ville d'Oran fait l'objet d'un processus de reconfiguration spatiale, incessant depuis 1509 (première arrivée des Espagnols), et surtout socio-ethnique, brutale depuis 1831 (début de l'occupation française de la ville). L'hypothèse de la permanence de cette reconfiguration de la ville se vérifie aujourd'hui sous nos yeux. Et si la ville coloniale a donné naissance à la société des faubourgs, la ville postcoloniale a vu, elle, naître de ses flancs la société des douars qui la ceinture. Il importera alors de décrypter le sens de ces différenciations, dont l'espace est à la fois l'objet et le registre, en rappelant, toujours, que la question sociale surplombe la question spatiale. Ce décryptage focalisera son attention sur les contours que laisse entrevoir la société nouvelle qui émerge de ces dynamiques et processus socio-spatiaux. Cette cité, qui a toujours été considérée comme la ville coloniale par excellence, ou encore la ville algérienne la plus européenne en Afrique, si on excepte le cas des villes de l'Afrique du Sud, offre l'image d'une localité saisie par un processus identificatoire. Le détour par l'histoire conduit, dans un premier temps, à travers le dédale colonial, à la découverte d'Oran aux rythmes espagnol et français, et, dans un second temps, à la compréhension de la ville postcoloniale, avec sa population, son habitat et ses territoires informels qui signifient la permanence de sa dualité spatiale.

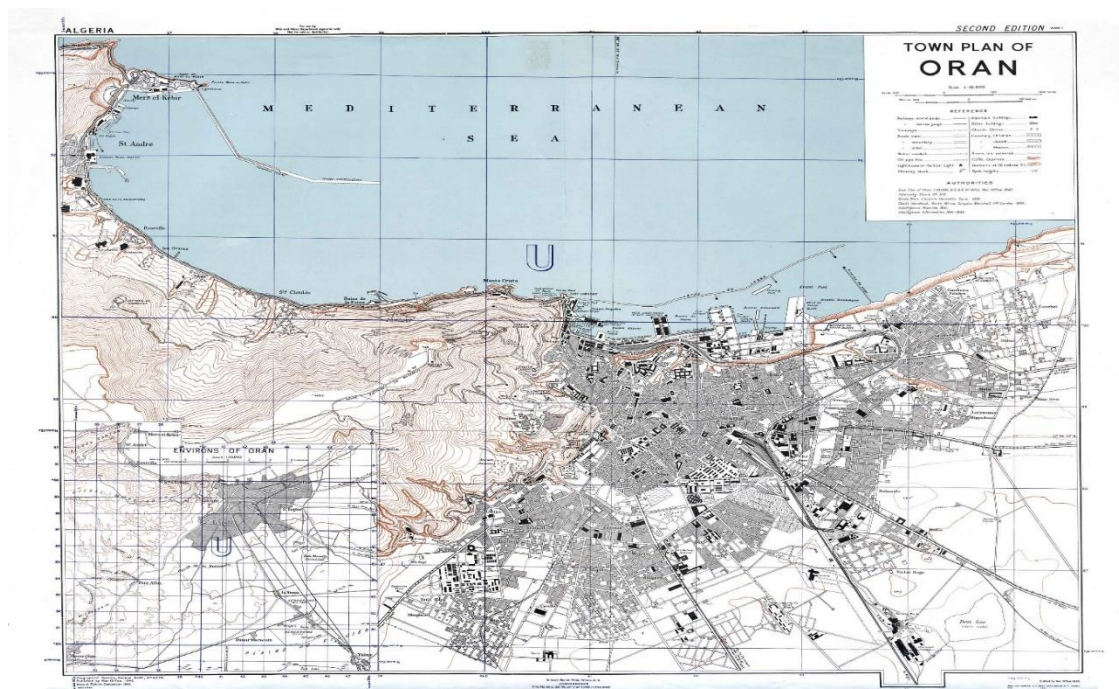


Figure21 : Plan d'Oran actuel

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

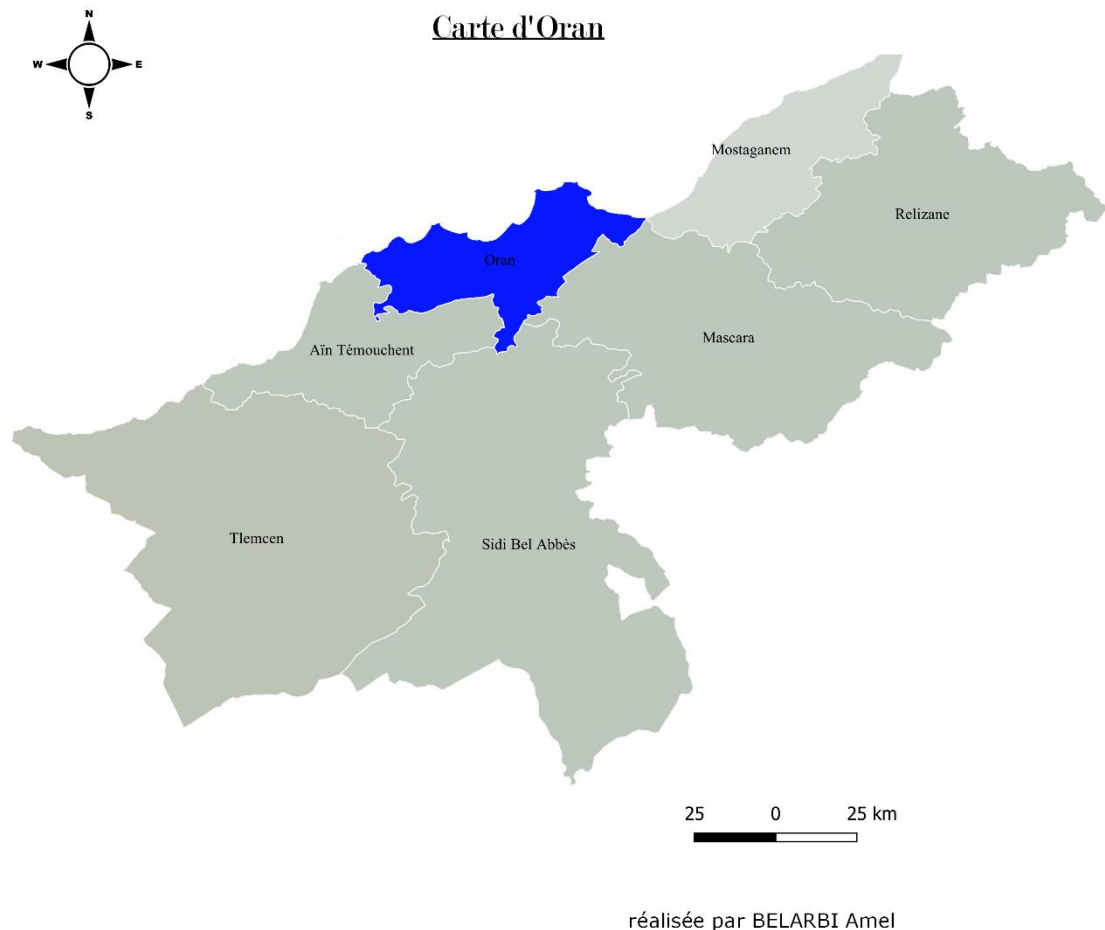


Figure22 : la carte de situation géographique d'Oran

✓ **Oran : La ville actuelle**

L'approche de la ville actuelle ou bien postcoloniale s'articule autour de deux principaux critères qui interviennent dans la qualification des espaces urbains : la taille de la population et le type d'habitat dominant. Les interactions entre ces deux éléments font que la gestion de ces espaces urbains devient synonyme de « régulation des rapports sociaux et de gestion du pouvoir ». La régulation revêt ici le sens précis d'intervention dans les luttes urbaines dont l'un des enjeux les plus importants – sinon le plus important – réside dans l'appropriation de l'espace que P. H. Chombart de Lauwe définit comme un acte social :

« L'appropriation de l'espace n'est pas un acte individuel isolé. Elle est sociale par essence car les objets et leur disposition dans l'espace sont porteurs de messages. L'appropriation de l'espace est communication. Elle est profondément marquée par les rapports sociaux, l'ensemble des structures sociales, les idéologies. »

CHAPITRE 01 : terrain d'étude de la ville

P.-H. Chombart de Lauwe (dir.), *Transformations sociales et dynamiques culturelles*, Paris, Édition (...)

Ce sont précisément ces rapports sociaux, l'ensemble des structures sociales et les idéologies les sous-tendant, qui fondent les aspects et traits spécifiques de l'évolution des villes algériennes, c'est-à-dire de l'urbanisation concrète en Algérie. Les travaux empiriques menés en sociologie urbaine en Algérie commencent à révéler l'épaisseur de la dimension anthropologique dans les processus d'appropriation des espaces urbains hérités de la colonisation, ou même nouvellement aménagés. Par exemple, on n'a pas manqué de souligner, au cœur même des plus grandes agglomérations algériennes, des efforts patients et tenaces visant à la reconstitution de « tribus urbaines » et l'érection de « douars urbains ». Si de tels aspects rappellent que l'organisation spatiale est solidaire de la structure sociale et inversement, ils soulignent encore avec plus de force les changements qualitatifs qui s'opèrent de plus en plus dans le processus d'urbanisation. En effet, les espaces urbains, déterminés historiquement, doivent être analysés en tenant compte de la « transformation brutale des comportements de toutes les variables concourant traditionnellement à la définition des villes ». Tout ceci doit permettre d'arriver à la connaissance des villes algériennes telles qu'elles sont réellement, en dehors de toute conception mythique fondée sur l'idéologie urbaine, c'est-à-dire loin de toute représentation de ce qu'elles devraient être. Or l'approche de cette appropriation, comme résultat sanctionnant les luttes urbaines, est souvent dépouillée de tout ce qui fait sa spécificité singularisante, c'est-à-dire tous ses attributs concrets et réels, par les analystes des espaces urbains en Algérie. Ce rapport illusoire à la réalité urbaine, c'est-à-dire idéologique, se fonde sur une approche téléologique qui veut que la réalité urbaine en Algérie soit appréciée à la lumière aveuglante de villes étrangères, occidentales principalement.

CHAPITRE02

Quelle perception de la ville par les femmes Entre rêve et réalité

« La ville est l'incontestable héroïne des temps nouveaux. Elle attire et effraie, c'est un rêve envolant et mesquin. Un parfum, un regard. Une attente refus. Un cache-rien et une misère en or ».

Thierry paquot

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

- **Introduction :**

La géographie est passée d'une analyse des paysages et de l'espace en général à une analyse d'interaction entre faits sociaux et déclinaisons spatiales (L ; Cailly, année ?). Cette géographie, plus centrée sur la dimension sociale interroge, depuis peu, la différenciation des actes et représentation selon le genre et soulève, entre autres, la question d'injustice socio-spatiale, notamment les façons d'aménager la ville pour un accès plus égalitaire entre hommes et femmes.

La ville d'Oran est au cœur de cette recherche dont l'objectif est de mettre en exergue, dans un premier temps, visant la perception de la femme oranaise de la ville et ses quartiers. A cet effet, on tentera d'abord de connaître, en fonction de cette catégorie, quels sont les espaces perçus comme étant attractifs, ceux considérés comme répulsifs et la lacune existante dans la ville d'Oran.

Considérant que la pratique de la ville varie souvent selon les rôles sociaux assignés aux acteurs en mouvement, un examen attentif sera conduit sur les diverses contraintes que peuvent subir les femmes dans leur déplacement quotidien et occasionnel. Enfin, on aborde l'analyse comparée entre ville réelle et ville rêvée au travers du filtre du genre et dans la fonction économiques, sociales et culturelles (équipement, Art urbain, espace de détente sécurisé et de loisirs, etc.), les schémas d'organisation (rues et places) des ensembles urbains.

Cette approche permet de décomposer l'espace public pour croiser et mesurer les visions féminines afin de déceler d'éventuelles différences dans la perception et noter les gênes (défauts de signalisation et d'éclairage public, absence de mobilier urbain, insécurité...) dans l'accès aux ressources de la ville. Elle s'inscrit dans la réflexion que propose Henri Lefebvre (1967) dans ces travaux sur le « droit de la ville » et qu'il tente d'instruire entre « socialisation de la société et la ségrégation généralisée ». La ville étant considérée comme un espace danse, que l'on suppose bien penser et bien structuré dans la mesure où il se veut préserver « les droits des âges et des sexes (la femme, l'enfant, le vieillard), droits et conditions (sociales), droits à l'instruction et à l'éducation, droit de travail, à la culture au repos, à la santé et au logement. »

Ainsi, Henri Lefebvre soutient que ces droits sont préservés si « les formes, fonctions et structures de la ville (économiques, politiques, culturelles, etc.) sont harmonieusement combinés et tiennent compte des besoins sociaux inhérents à la société urbaine. »

Pour entamer cette approche on a fait le recours à la méthode la plus efficace qui puisse exister et qui permet non seulement pour la récolte de données et l'analyse spatiale, L'enquête par questionnaire fait partie des méthodes utilisées pour faire le recensement pour la collecte des

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

Informations concernant un phénomène. Le traitement des questionnaires utilisés pour le recueil des données est maintenant facilité par l'utilisation des logiciels spécialisés comme : Modalisa

Cette enquête transversale est réalisée dans le cadre d'un travail de recherche académique, initié par une étudiante en géomatique pour une étude de genre. Ce travail de recherche porte plus précisément sur la ville d'Oran, en portant le titre de : la ville réelle et la ville rêvée.

Les différentes étapes de cette enquête sont présentées, de la conception jusqu'au traitement final, avec un échantillonnage de 100 personnes féminines de différentes tranches d'âge et de situation socioéconomique.

L'enquête vise de déceler la perception de la femme vis-à-vis sa ville (ce qu'elle rêve avoir dans sa ville). Le but est ici de comprendre la lacune dans l'aménagement qui influence directement sur l'usage de la ville chez une femme.

Le but de l'enquête est de récolter auprès d'utilisateurs réguliers, les avis pour pointer du doigt les différents dysfonctionnements et lieux absents dans la ville.

Pour y parvenir, cette méthode qualitative permet d'analyser le fond du sujet à travers les échanges avec les personnes présentes.

Lorsque l'on cherche à mettre en œuvre un aménagement d'une ville, on a tendance à définir des « groupes vulnérables » (« les femmes, les immigrées et les parents isolés », par exemple) et à planifier pour eux au lieu de planifier avec eux. En d'autres termes, « les femmes se retrouvent à faire partie du décor, au lieu de faire partie des acteurs. »

Pour comprendre les phénomènes liés au système de genre dans la planification urbaine et la conception de la ville, il faut étudier des documents d'urbanisme – rapports, statistiques, plans, notes techniques – afin d'analyser leur langage et leurs symboles. Ce travail s'intéresse à la mise en évidence de codes sexués dans la pratique de l'aménagement et d'urbanisme ; par exemple, il faut expliciter comment les catégories urbaines, comme la densité, la mixité ou l'aménagement routier, ont un effet sur les services, la sécurité et l'accessibilité qui ne sont pas égaux pour différents groupes d'usagers.

- **Explication des résultats d'enquête :**

Le questionnaire se présente comme ceci :

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

Ville réelle ville rêvée

1. Civilité

Quelle est la civilité de la personne enquêtée ?

Femme 1 Homme 2

2. Age

Quelle est votre classe d'Age ?

Moins de 25 ans 1 45-60ans 4
25-35 Ans 2 60 ans et plus 5
35-45 ans 3

3. Activité

Quelle est votre activité ?

Etudiante ou lycéenne 1 A la recherche d'emploi 4
Employée 2 Commerçante 5
Femme au foyer 3

4. Niveau d'instruction

Quelle est votre niveau d'instruction ?

Primaire 1 Supérieur 4
Moyen 2 Aucun niveau 5
Secondaire 3

5. Situation matrimoniale

Quelle est votre situation matrimoniale ?

Célibataire 1 divorcée 3
Mariée 2 veuve 4

6. Nombre enfant

Combien d'enfant avez-vous ?

Entrer la valeur : |_|_|

7. Logement

Avec qui habitez-vous ?

Seule 1 Domicile familial 4
En cité universitaire 2 Domicile conjugal 5
Avec la belle-famille 3 Autre 6

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

8. Permis de conduire

Conduisez-vous ?

Oui 1 non 2

9. Voiture

Possédez-vous une voiture ?

Oui 1 non 2

10. Quartier

Dans quel quartier résidez-vous ?

.....

11. Liste des quartiers attractifs

Quels sont les quartiers qui vous semblent attractifs ? Pourquoi ?

.....
.....

12. Liste des quartiers répulsifs

Quels sont les quartiers qui vous semblent répulsifs ? Pourquoi ?

.....
.....

13. moyen de transport utilisé

Quel moyen de transport utilisez-vous ?

MAP 1
Bus 2
Tramway 3
Taxi 4
Véhicule particulier 5

Ordonnez les réponses. (Réponses simultanées possibles : 3)

14. Contraintes de sorties

Avez-vous des contraintes quand vous sortez ?

Oui 1 Non 2

15. Types de Contraintes

Quelles sont les contraintes que vous rencontrez lors de vos sorties ?

Contrôle social 1
L'insécurité 2
Le harcèlement du rue 3
Activité intérieur au foyer (Tâches ménagères, Éducation des enfants, S'occuper des personnes âgées) 4

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

Budget5
Transport 6

Ordonnez les réponses. (Réponses simultanées possibles : 4)

16. L'autorisation de sortir

Demandez-vous de l'autorisation pour sortir ?

Parents1 Parrain3 Mari 2 Autre 4

(Réponses simultanées possibles : 2)

17. créneaux de sortir

Quels sont vos créneaux de sortie ?

Matin 1
Après-midi 2
Soir 3
A tout moment 4

Ordonnez les réponses. (Réponses simultanées possibles : 2)

18. Sécurité dans le quartier

Comment vous sentez vous dans votre quartier ?

En sécurité totale 1 Autre 3
Dans l'insécurité totale 2

19. Motif de déplacement

Sortez-vous toujours pour une raison/motif ?

Oui 1 Non 2

20. les places préférées

Quels sont les lieux que vous fréquentez en général ?

.....

21. les lieux évités

Quels sont les lieux que vous évitez en général ?

.....

22. l'état de la voirie et des trottoirs

Que pensez-vous de l'état de la voirie et des trottoirs ?

Insatisfaisant 1 Satisfaisant 3
Moyen 2

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

23. Manque d'accessibilité

Est-ce que vous modifiez ou vous connaissez des personnes qui modifient leur trajectoire par manque d'accessibilité ?

Pour les poussettes 1 Pour les fauteuils roulants 3
Pour les caddies 2 Autre 4

(Réponses simultanées possibles : 2)

24. L'insécurité

Vous modifiez votre trajectoire par sentiment d'insécurité ?

Oui 1 Non 2

25. L'état des TC

Trouvez-vous que les zones d'attentes (arrêts de bus et de tram) sont-elles accueillantes et sécurisées ?

Oui 1 Non 2

26. Les toilettes publiques

Trouvez-vous des toilettes publiques facilement dans la ville ?

Oui 1 Non 2

27. L'éclairage

Vous trouvez que l'éclairage est optimisé partout dans la ville ?

Oui 1 Non 2

28. Signalétique, information et passage piétons

Peut-on se repérer facilement à Oran ?

Oui 1 Non 2

29. Les parcs et les espaces verts

Trouvez-vous que les parcs et les espaces verts sont équipés et accessibles pour tout le monde ?

Oui 1 Non 2

30. Voyage

Avez-vous voyagé à l'étranger ?

Oui 1 Non 2

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

31. La liste des villes visitées

Quelles sont les villes que vous avez les plus appréciées ?

.....
.....

32. Observation du voyage

Quels sont les équipements et les aménagements que vous souhaitez avoir à Oran ?

.....
.....

33. Comité décisionnel

Etes-vous au courant que vous pouvez donner votre avis sur les plans d'aménagement avant leur adoption ?

Oui 1 Non 2

34. Comité décisionnel

Est-ce que ça vous intéresse de participer à ces concertations ?

Oui 1 Non 2

1)- L'enchaînement de l'enquête :

L'enquête s'est déroulée pendant une quinzaine de jours, dans des quartiers qu'on présume plus en moins attractifs ou les femmes circulent souvent comme le quartier de Choupot, Maraval, Akid Lotfi et le centre-ville.

La première semaine de l'enquête c'était la dernière semaine du ramadan 24AVRIL2022, qui était une semaine un peu particulière pour les femmes algériennes qui sortent à tout moment ; voire le soir sereinement. En réalisant 45 questionnaires avec de différentes femmes, l'étude a été interrompue par la fête de l'aïd El Fitr.

Ensuite, après une semaine d'interruption le 8MAI2022 on reprend l'enquête sur les mêmes pistes et on termine les 55 questionnaires restants dans 10jours.

Enfin, vient la phase de la saisie des réponses sur logiciel modalisa pour faire des séries des tris à plat et d'autres types d'interventions d'analyse afin d'avoir des résultats et des données qui puissent écrier le phénomène et en arriver à des conclusions.

2)-les résultats de l'enquête :

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

1. Civilité

	Effectifs	Fréquence
Femme	100	100,0%
Total	100	

L'enquête était faite à 100% avec des femmes

2. Age

	Effectifs	Fréquence
Moins de 25 ans	11	11,0%
25-35 Ans	31	31,0%
35-45 ans	34	34,0%
45-60ans	19	19,0%
60 ans et plus	5	5,0%
Total	100	

En revanche, les tranches d'âge étaient différentes 11% Moins de 25ans, 31% 25-35ans, 34% 35-45ans, 19% 45-60% et en fin 60ans et plus 5%. La catégorie dominante est des 35-45ans personnes plus au moins qui entreprennent généralement une vie d'adulte responsable et a une vision mature sur la ville.

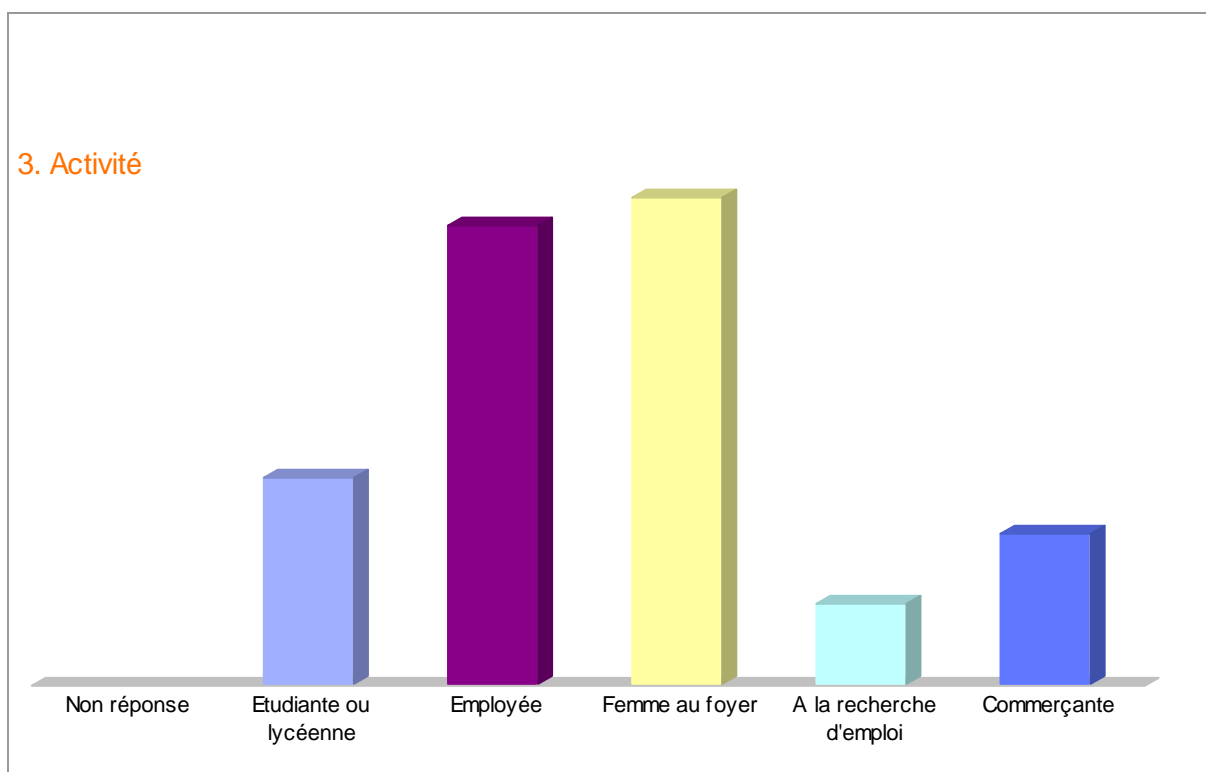
3. Activité

	Effectifs	Fréquence
Etudiante ou lycéenne	15	15,0%
Employée	33	33,0%
Femme au foyer	35	35,0%
A la recherche d'emploi	6	6,0%
Commerçante	11	11,0%
Total	100	

Ensuite, l'activité 15% des étudiantes, 33% des employées, 35% des femmes au foyer, 6% à la recherche d'emploi et 11% des commerçantes. Ce qui explique que ces femmes ne sortent pas tout le temps.

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

3. Activité



4. Niveau d'instruction

	Effectifs	Fréquence
Primaire	5	5,0%
Moyen	12	12,0%
Secondaire	31	31,0%
Supérieur	50	50,0%
Aucun niveau	2	2,0%
Total	100	

Niveau d'instruction des femmes 5% ont le niveau du primaire, 12% le niveau du moyen, 31% niveau secondaire et 50% supérieur, finalement que 2% sans niveau. 50% ces femmes ont fait et font des études supérieures.

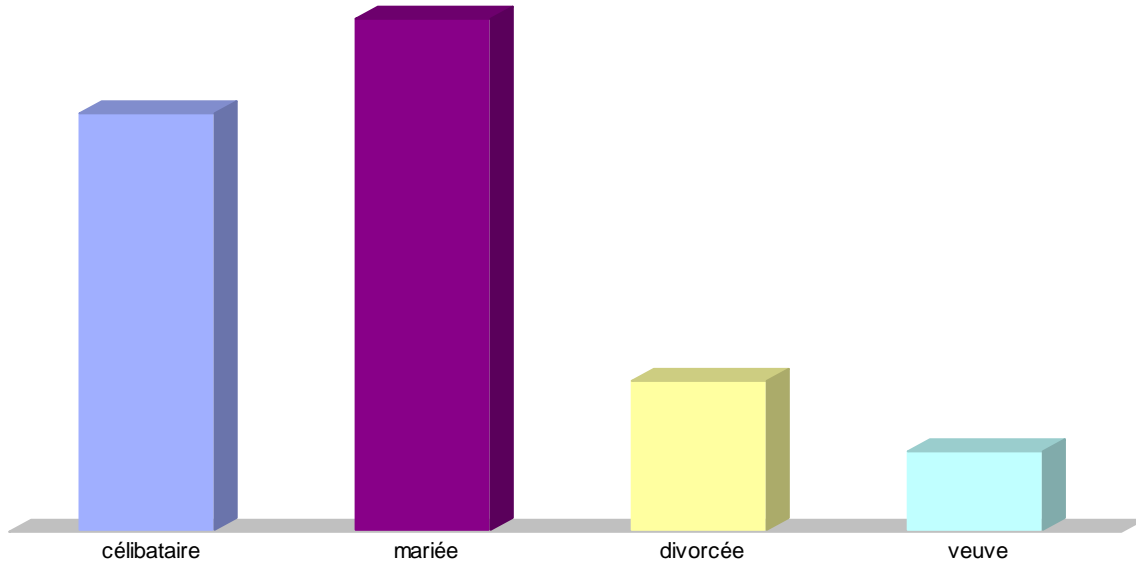
5. Situation matrimoniale

	Effectifs	Fréquence
célibataire	36	36,0%
mariée	44	44,0%
divorcée	13	13,0%
veuve	7	7,0%
Total	100	

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

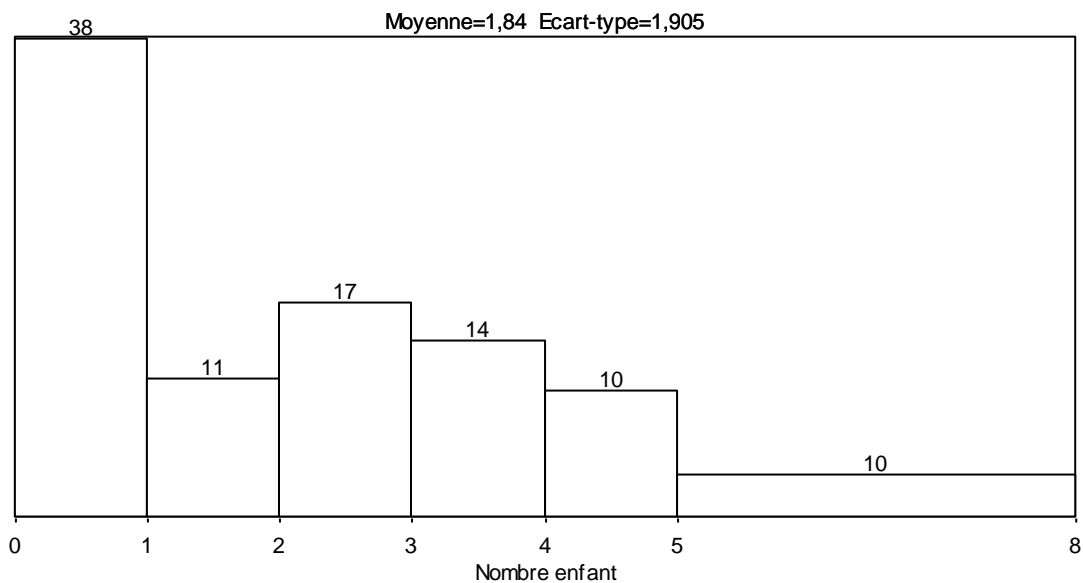
36% des femmes sont célibataires, 44% mariées, 13% divorcées et 7% veuves.

5. Situation matrimoniale



6. Nombre enfant

	Effectifs	%
Moins de 1	38	38,0 %
de 1 à moins de 2	11	11,0 %
de 2 à moins de 3	17	17,0 %
de 3 à moins de 4	14	14,0 %
de 4 à moins de 5	10	10,0 %
5 et plus	10	10,0 %



CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

Les enfants se dispersent différemment, une partie importante 38% des femmes interrogées n'ont pas d'enfant. 17% ont 2à3 enfants, 14% de 3à4, 11% de 1à2 et 10% pour 4à5 enfants, 10% derniers qui ont plus que 5 enfants.

7. Logement

	Effectifs	Fréquence
Seule	17	17,0%
En cité universitaire	6	6,0%
Avec la belle famille	6	6,0%
Domicile familial	35	35,0%
Domicile conjugal	36	36,0%
Total	100	

36% vivent dans le domicile conjugal, 35% dans le domicile familial, 17% vivent seules, 6% en cité universitaire et autre 6% avec la belle famille.

8. Permis de conduire

	Effectifs	Fréquence
oui	60	60,0%
non	40	40,0%
Total	100	

60% ont le permis de conduire et 40% n'ont pas.

9. Voiture

	Effectifs	Fréquence
oui	39	39,0%
non	61	61,0%
Total	100	

39% possèdent des voitures et 61% non.

10R2. Quartier

	Effectifs	Fréquence
Non réponse	2	2,0%
quartiers centraux	14	14,0%
quartiers émergents	12	12,0%
quartiers péricentraux	43	43,0%
quartiers périphériques	25	25,0%
autres communes	4	4,0%
Total	100	

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

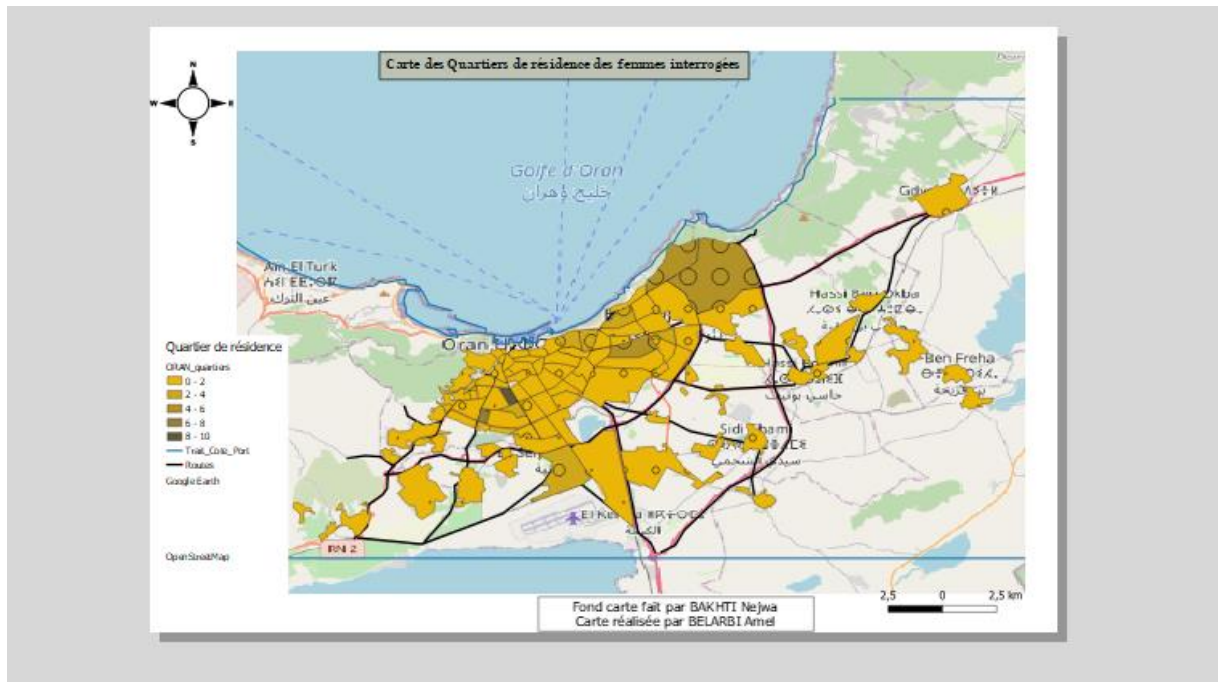


Figure23 : Carte des quartiers de résidence à Oran des femmes interrogées

43% des femmes interrogées habitent dans des quartiers péricentraux, 25% dans quartiers périphériques, 14% dans les quartiers centraux, 12% dans les quartiers émergents et les dernières 4% dans les autres communes.

11R1. Liste des quartiers attractifs

	Effectifs	Fréquence
quartiers centraux	79	79,0%
centralité émergente	57	57,0%
quartiers périphériques	41	41,0%
Total / répondants	100	

Interrogés : 100 / Répondants : 100 / Réponses : 177

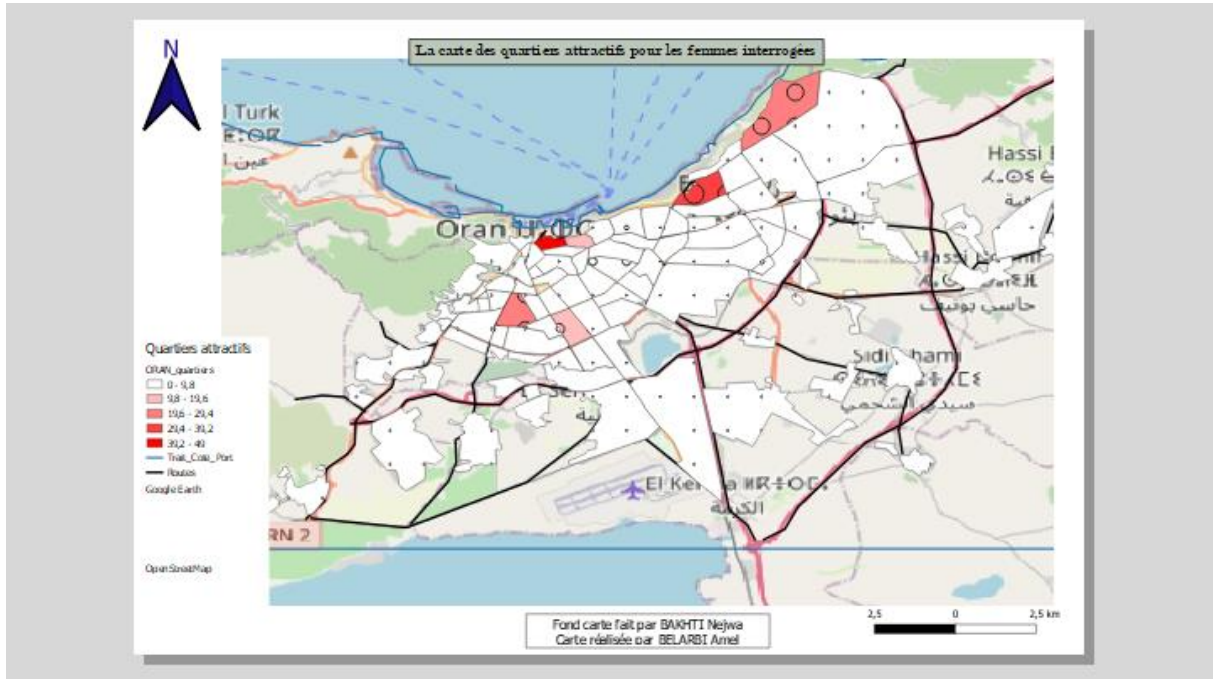
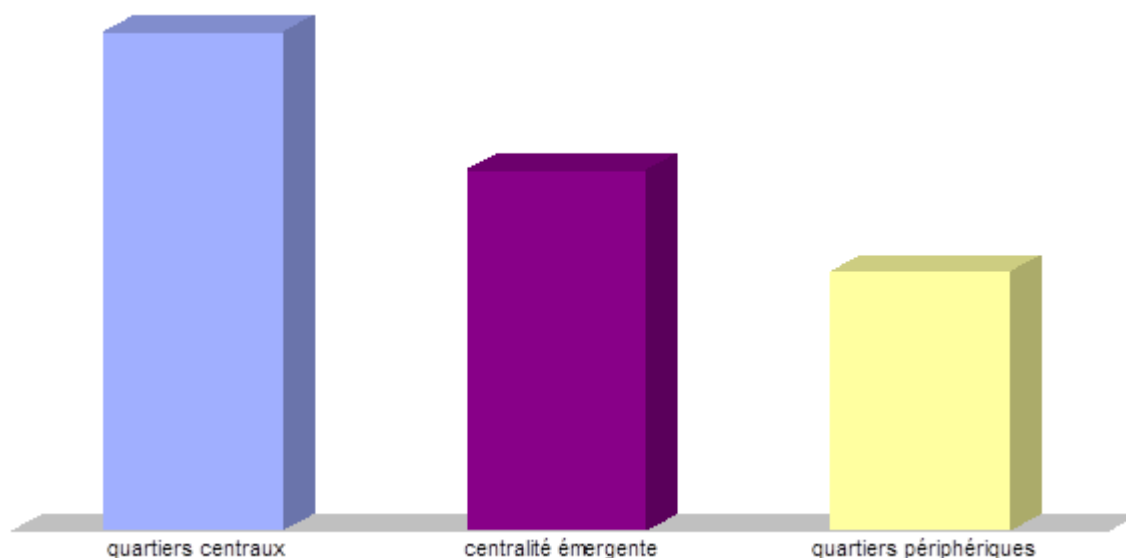


Figure24 : Carte des quartiers attractifs à Oran selon les femmes interrogées

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

11R1. Liste des quartier attractifs_R



Les quartiers les plus attractifs c'est les quartiers centraux comme le centre-ville et ses alentours gambetta, saint-eugène, medina jedida et (le front de mer, les promenades) avec 79%, ensuite les quartiers émergents comme Akid lotfi, choupot, castors et autres qui représentent 57%, et finalement les quartiers périphériques tel que canastel, les palmiers, saint Hubert, bir el djir sont attractifs de 41% pour les femmes.

	Effectif	Fréquence
quartiers centraux	33	22,4%
quartiers péricentraux	89	60,5%
quartiers périphériques	25	17,0%
Total / réponses	147	

Interrogés : 100 / Répondants : 97 / Réponses : 147
 Pourcentages calculés sur la base des réponses

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

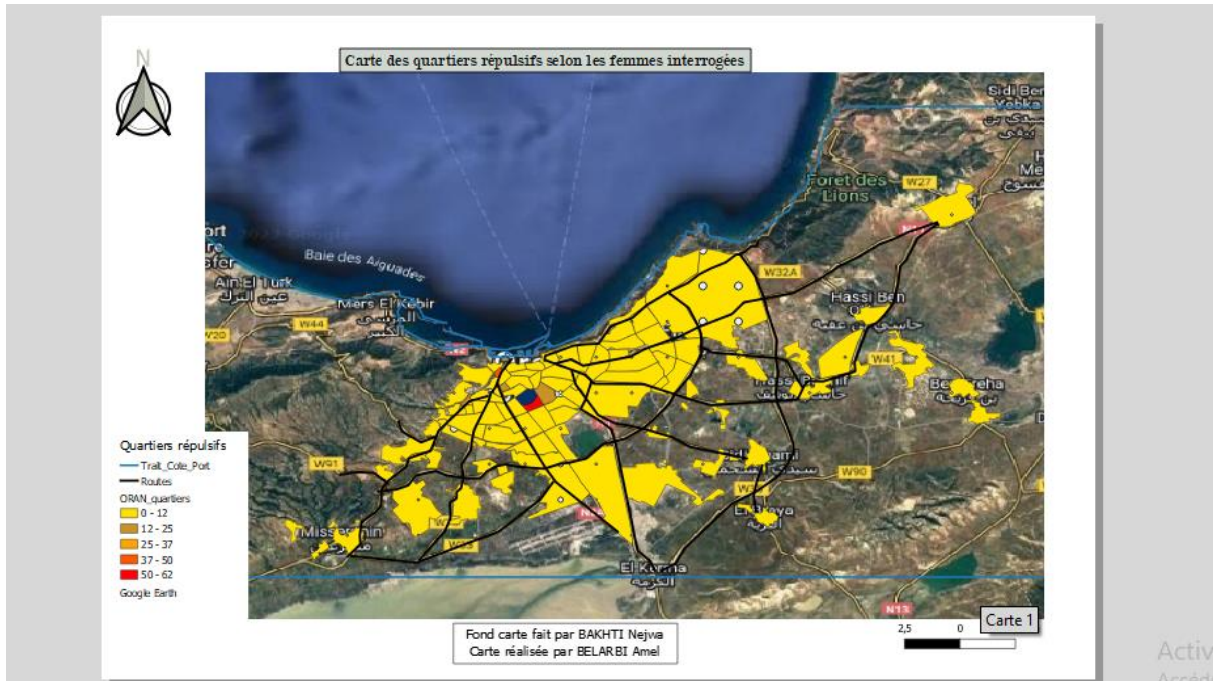
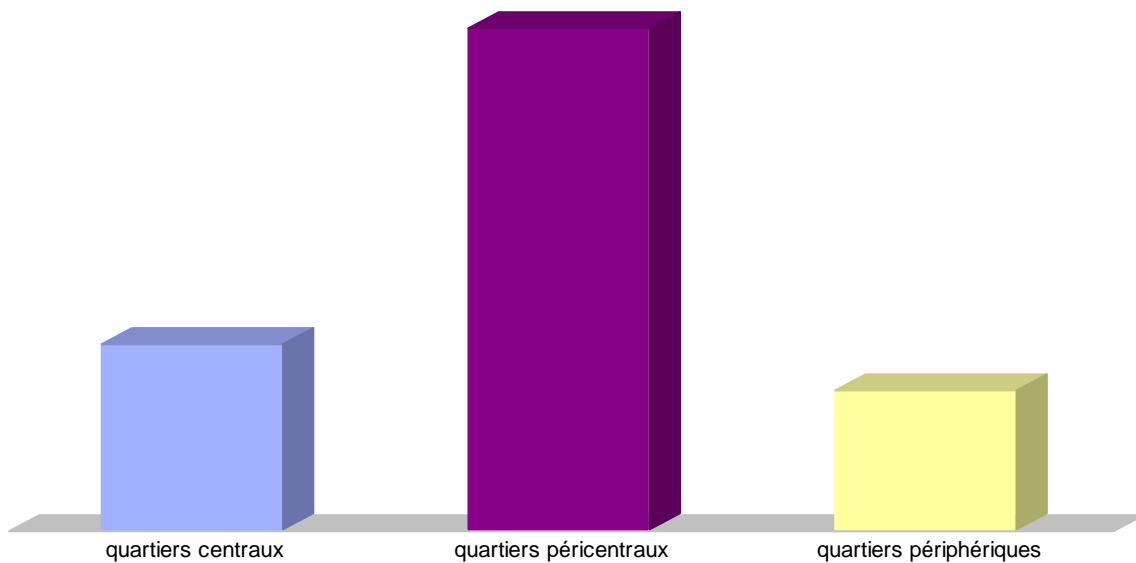


Figure25 : Carte des quartiers répulsifs à Oran selon les femmes interrogées

Le taux le plus élevé dans les quartiers répulsifs c'était pour les quartiers péricentraux avec 60,5% qui sont : hamri, derb, Saint-Antoine, Saint-Charles, Victor Hugo, boulanger, torro, petit lac. En suite les quartiers centraux avec 22,4% comme : ras el ain, saint-pierre, cavaignac, medina jedida. En troisième lieu vient les quartiers périphériques qui sont les moins répulsifs prennent 17% : les amandiers, coca (hassi), sidi el bachir, belgaid, hai sabbah, sidi chahmi.

12R1. Liste des quartiers repulsifs_R



CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

13. moyen de transport utilisé

	Effectifs (Rang 1)	%	Effectifs (Rang 2)	%	Effectifs (Rang 3)	%	Effectifs (Global)	%	Rang moyen
MAP	7	7,0	8	12,1	3	21,4	18	10,0	
Bus	17	17,0	9	13,6	2	14,2	28	15,5	1,46
Tramway	13	13,0	10	15,1	3	21,4	26	14,4	1,61
Taxi	11	11,0	31	46,9	3	21,4	45	25,0	1,82
Véhicule particulier	52	52,0	8	12,1	3	21,4	63	35,0	1,22
Total/ réponses	100		66		14		180		

D'après l'effectif global le moyen de transport le plus utilisé est le véhicule particulier avec 35%, ensuite le taxi 25%, le bus 15,5% et le tramway 14,4% finalement 10% pour MAP (la marche à pieds).

14. Contraintes de sorties

	Effectifs	Fréquences
Oui	80	80,0%
Non	20	20,0%
Total	100	

80% de femmes subissent des contraintes pour sortir et 20% ne subissent rien.

15. Types de Contraintes

	Effectifs (Rang 1)	%	Effectifs (Rang 2)	%	Effectifs (Rang 3)	%	Effectifs (Rang 4)	%	Effectifs (Global)	%	Rang moyen
Contrôle social	11	11,4	7	8,5	12	23,0	4	50,0	34	14,2	
L'insécurité	14	14,5	23	28,0	11	21,1	1	12,5	49	20,5	1,97
Le harcèlement de la rue	4	4,1	20	24,3	13	25,0	0		37	15,5	2,24
Activité intérieur au foyer (tâches ménagères/éducation des enfants/s'occuper de	47	48,9	1	1,2	0		0		48	20,1	1,02
Budget	17	17,7	26	31,7	5	9,6	3	37,5	51	21,4	1,88
Transport	3	3,1	5	6,0	11	21,1	0		19	7,9	2,42
Total/ réponses	96		82		52		8		238		

L'effectif global démontre que 21,4% des femmes le budget impacte sur leurs sorties, 20,5% ne sortent pas à cause de l'insécurité, 20,1% les activités intérieurs au foyer comme les tâches

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

ménagères et l'éducation des enfants ou s'occuper des personnes âgées les empêchent de sortir, 15,5% ne sortent pas pour éviter le harcèlement de la rue, 14,2% pour échapper au contrôle social et 7,9% par manque de transport.

16. L'autorisation de sortir

	Effectifs	Fréquences
Parents	25	23,8%
Mari	29	27,6%
Parrain	4	3,8%
Autre	47	44,8%
Total/ réponses	105	

44,8% demandent l'autorisation de sortir à personne, 27,6% demandent à leurs maris, 23,8% à leurs parents et uniquement 3,8% à leurs parrains (frères, oncles, autres).

17. créneaux de sortir

	Effectifs (Rang 1)	%	Effectifs (Rang 2)	%	Effectifs (Global)	%	Rang moyen
Matin	74	74,0	1	1,3	75	43,6	
Après midi	5	5,0	70	97,2	75	43,6	1,93
Soir	0		1	1,3	1	0,5	2,00
A tout moment	21	21,0	0		21	12,2	1,00
Total/ réponses	100		72		172		

Les femmes sortent équitablement le matin et l'après-midi avec 43,6% le matin et pareil pour l'après-midi, 12,2% sortent à tout moment et 0,5% le soir.

18. Sécurité dans le quartier

	Effectifs	Fréquences
En sécurité totale	85	85,0%
Dans l'insécurité totale	10	10,0%
Autre	5	5,0%
Total	100	

85% des femmes interrogées se sentent en sécurité totale dans leurs quartiers, 10% se sentent dans l'insécurité et 5% elles sont neutres.

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

19. Motif de déplacement

	Effectif	Fréquence
Oui	76	76,0%
Non	24	24,0%
Total	100	

76% des femmes sortent pour une raison de déplacement et 24% sortent sans raison.

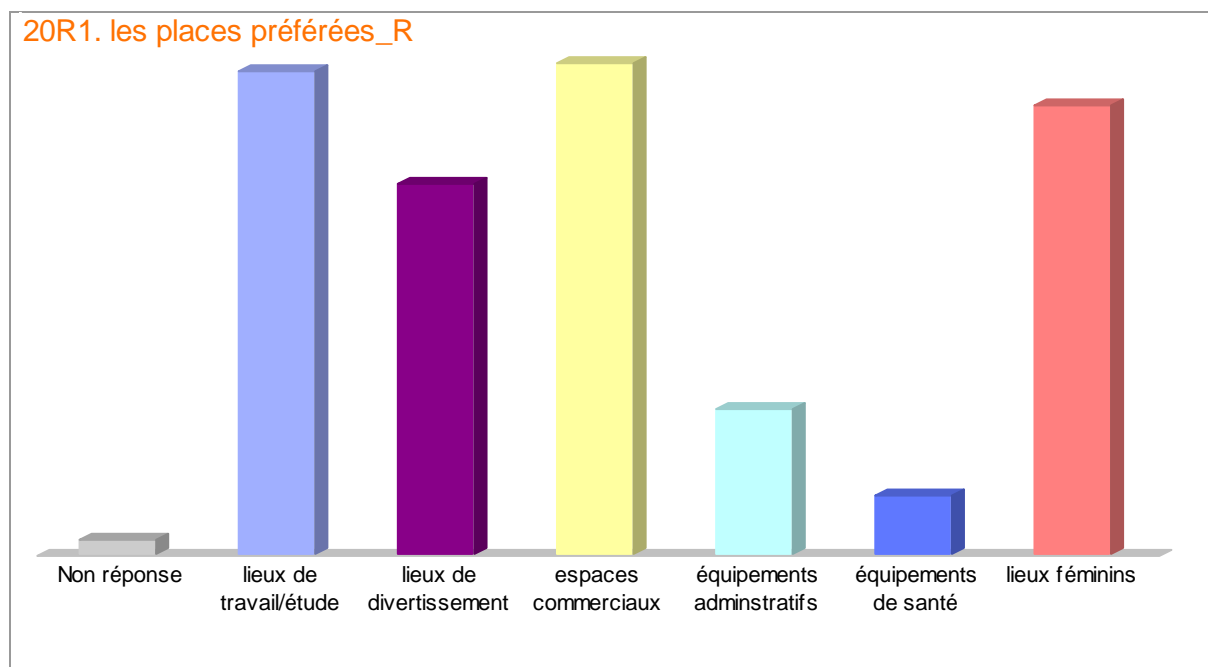
20R1. les lieux fréquentés

	Effectif	Fréquence
Non réponse	2	
lieux de travail/étude	56	56,0%
lieux de divertissement	43	43,0%
espaces commerciaux	57	57,0%
équipements administratifs	17	17,0%
équipements de santé	7	7,0%
lieux féminins	52	52,0%
Total / interrogés	100	

Interrogés : 100 / Répondants : 98 / Réponses : 232
Pourcentages calculés sur la base des interrogés

Les lieux fréquentés généralement ou quotidiennement pour cette centaine de femmes ; en premier lieu les espaces commerciaux par 57% comme les marchés, les magasins, les centres commerciaux ou autres. En suite les lieux de travail et étude avec 56% en générale c'est les femmes travailleuses et étudiantes fréquentent des équipements professionnelles et académiques. 52% des femmes vont souvent à des lieux féminins tels que les coiffeuses, les salons de beauté, hammam, les spa qui sont des endroits exclusifs dédiés aux femmes. 43% préfèrent les lieux de divertissement qui sont les jardins, les parcs de détente, les centres commerciaux, les cafétérias, restaurants ou autres. Et 17% fréquentent les équipements administratifs régulièrement comme la mairie, la poste, les banques ou autres établissements. En dernier lieu les équipements de santé uniquement 7% partent aux hôpitaux ou les cabinets médicaux.

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité



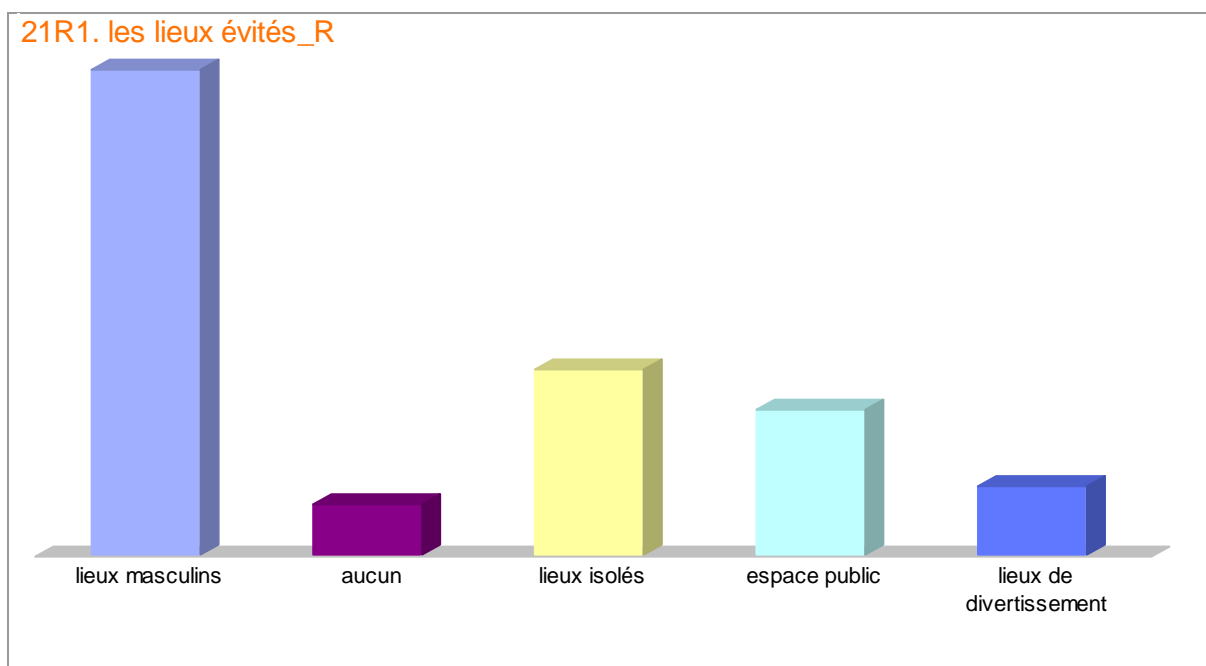
21R1. les lieux évités

	Effectifs	Fréquence
lieux masculins	83	51,6%
aucun	9	5,6%
lieux isolés	32	19,9%
espace public	25	15,5%
lieux de divertissement	12	7,5%
Total / réponses	161	

Interrogés : 100 / Répondants : 100 / Réponses : 161

Les lieux évités par les femmes, premièrement les lieux masculins qui sont des lieux exclusifs uniquement pour les hommes comme les cafés mort, les stades ou les douches publiques 51,6% des femmes évitent les derniers. 19,9% des femmes esquivent les lieux isolés tels que les rues vides ou loin de la ville et la circulation du peuple aussi que les forêts ou les plages vides et pleines d'autres endroits retirés du mouvement. 15,5% évitent aussi les espaces publics comme les placettes ou les promenades qui sont généralement fréquentées par les SDF. 7,5% ne vont pas aux lieux de divertissement par interdiction de leurs parrains, elles n'ont pas le droit d'aller aux cafétérias ou autres endroits mixtes généralement c'est des femmes de foyer mariées. Finalement 5,6% des femmes n'ont aucun lieu à éviter.

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité



22. l'état de la voirie et des trottoirs

	Effectif	Fréquence
Insatisfaisant	53	53,0%
Moyen	46	46,0%
Satisfaisant	1	1,0%
Total	100	

53% estiment que l'état de la voirie et des trottoirs est insatisfaisant, 46% pour eux l'état est moyen et 1% pensent que c'est satisfaisant.

23. Manque d'accessibilité

	Effectif	Fréquence
Pour les poussettes	75	39,5%
Pour les caddies	22	11,6%
Pour les fauteuils roulants	93	48,9%
Total/ réponses	190	

48,9% trouvent que y'a un manque d'accessibilité pour les PMR, 39,5% n'ont pas d'accessibilité avec les poussettes et 11,6% pour les caddies.

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

24. L'insécurité

	Effectif	Fréquence
Oui	75	75,0%
Non	25	25,0%
Total	100	

75% des femmes modifient leur trajectoire par sentiment d'insécurité et 25% ne le font pas.

25. L'état des TC

	Effectif	Fréquence
Oui	28	28,0%
Non	72	72,0%
Total	100	

28% trouvent que les arrêts de bus et tram sont accueillantes et sécurisées et 72% ne les trouvent pas accueillantes et sécurisées.

26. Les toilettes publiques

	Effectif	Fréquence
Non	100	100,0%
Total	100	

100% des femmes affirment qu'il n'y pas de toilettes publiques à Oran.

27. L'éclairage

	Effectif	Fréquence
Oui	9	9,0%
Non	91	91,0%
Total	100	

9% des femmes trouvent que l'éclairage est optimisé dans la ville et 91% ne trouvent pas.

28. Signalétique, information et passage piétons

	Effectif	Fréquence
Oui	6	6,0%
Non	94	94,0%
Total	100	

6% peuvent se repérer facilement à Oran et 94% ne se repèrent pas facilement à Oran.

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

29. Les parcs et les espaces verts

	Effectif	Fréquence
Oui	12	12,0%
Non	88	88,0%
Total	100	

12% des femmes trouvent que les parcs les espaces vert sont aménagés et sécurisés pour tout le monde et 88% ne les trouvent pas sécurisés et aménagés pour tou.t.e.s.

30. Voyage

	Effectif	Fréquence
Oui	52	52,0%
Non	48	48,0%
Total	100	

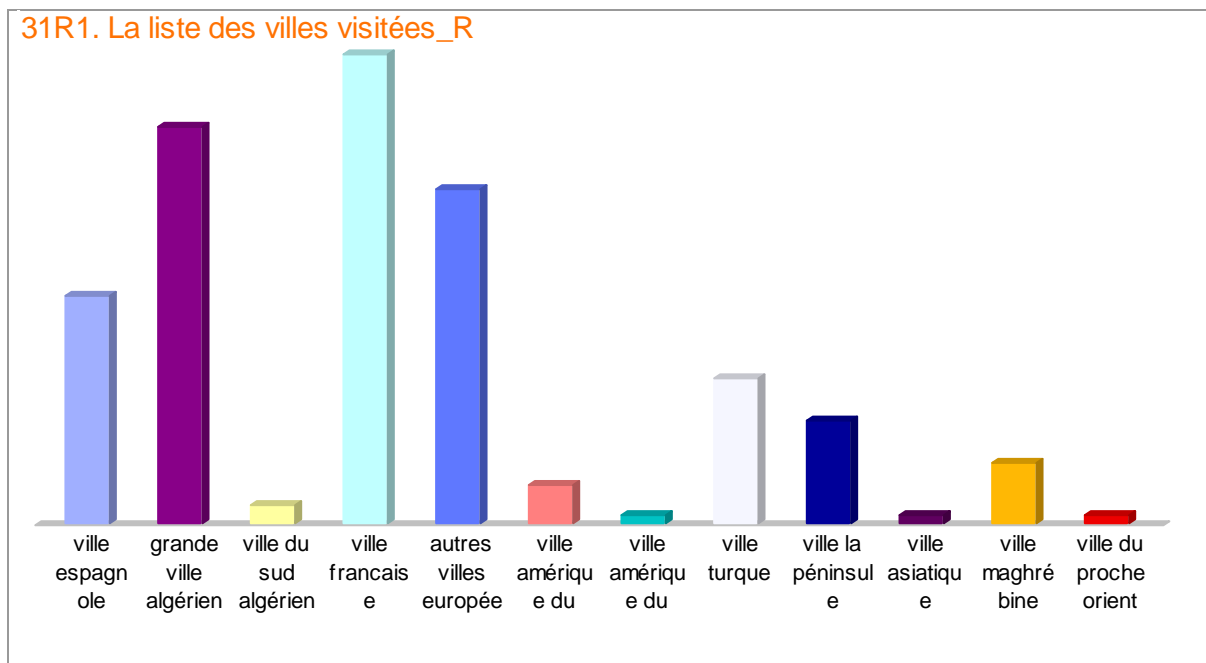
52% des femmes ont déjà voyagé à l'étranger et 48% n'ont pas voyagé en dehors du pays.

31R1. La liste des villes visitées

	Effectif	Fréquence
ville espagnole	22	12,5%
grande ville algérienne	38	21,6%
ville du sud algérien	2	1,1%
ville française	45	25,6%
autres villes européennes	32	18,2%
ville Amérique du nord	4	2,3%
ville Amérique du sud	1	0,6%
ville turque	14	8,0%
ville la péninsule arabique	10	5,7%
ville asiatique	1	0,6%
ville maghrébine	6	3,4%
ville du proche orient	1	0,6%
Total / réponses	176	

Interrogés : 100 / Répondants : 93 / Réponses : 176

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité



Selon le graphe et le tableau ci-dessus les femmes interrogées la majorité entre elles ont visité des villes françaises 25,6%, en deux position les grandes villes algériennes avec 21,6%. Les autres villes européennes 18,2%, les villes espagnoles 12,5%, 8% villes turques et 5,7% villes de la péninsule arabe. En fin viennent les villes maghrébines avec 3,4% et les villes de l'Amérique du nord 2,3% ainsi les villes du sud algérien 1,1% et finalement avec un 0,6% pour les villes du proche orient, l'Amérique du sud et l'Asie.

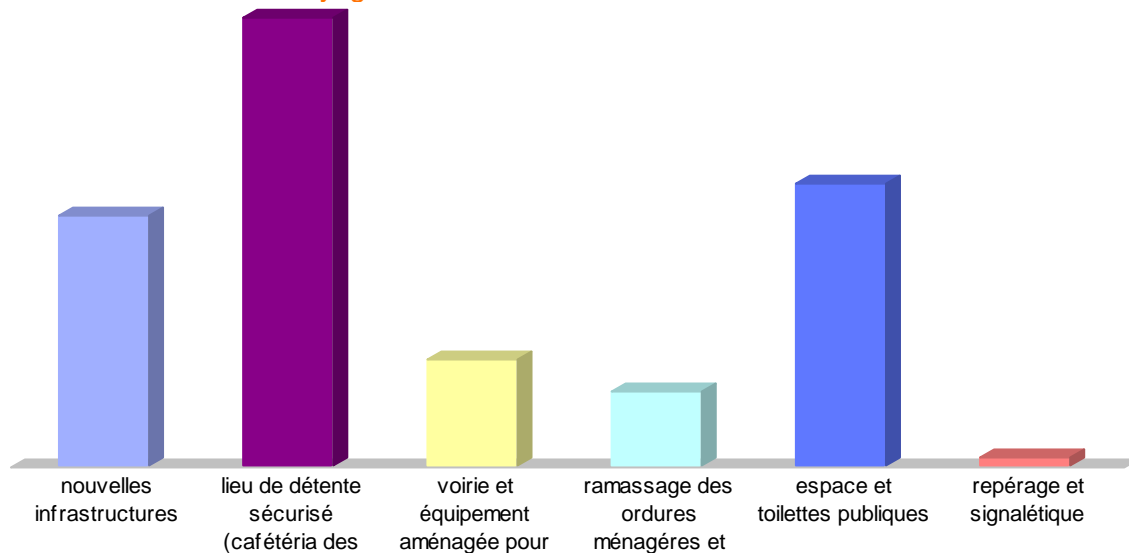
32R2. Observation du voyage R

	Effectifs	Fréquences
nouvelles infrastructures (hôpitaux, transport moderne, métro, musés, infrastructure routière...etc.)	23	21,3%
lieu de détente sécurisé (cafétéria des femmes, aqua Park, jardin et parc...)	41	38,0%
voirie et équipement aménagée pour les PMR	10	9,3%
ramassage des ordures ménagées et recyclages des déchets	7	6,5%
Aménagement d'espace et toilettes publiques	26	24,1%
repérage et signalétique	1	0,9%
Total / réponses	108	

Interrogés : 100 / Répondants : 63 / Réponses : 108

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

32R2. Observation du voyage_R



Les femmes ont répondu sur la question des équipements manquants à Oran et qui aimeraient avoir avec de diverses réponses selon leurs besoins dans la ville. 38% réclament des lieux de détente sécurisés et équipés comme jardin ou promenade équipée par des bancs et sécurisée, les centres commerciaux, des aqua parcs, des cafétérias pour les femmes ou des lieux inclusifs sécurisés pour les femmes et d'autres lieux de loisirs, sport, culture et plein de divertissement en insistant sur la sécurité dans ces lieux. 24,1% proclament des toilettes publiques et un réaménagement pour les places publiques plus sécurisant et confortable aussi des expositions de sensibilisation pour différent sujet dans des places publiques. 21,3% veulent de nouvelles infrastructures dans la ville comme un transport moderne ou un métro, une réhabilitation des édifices délabrés dans le centre-ville, des hôpitaux, une infrastructure routière développée, des musées des monuments historiques et culturels, un style architecturale bien défini et d'autres perspectives. 9,3% cherchent des aménagements et équipements accessible pour PMR et poussette (rampe d'accès PMR) qui estiment qui sont la catégorie la plus marginalisées dans la société dans les voiries et l'espace public. En suite 6,5% s'intéressent à la question de la protection de l'environnement et le ramassage des ordures ménagées dans les rues ainsi le recyclage des déchets. Finalement 0,9% proposent quelques aménagement du repérage et signalétique comme les pistes cyclables, l'optimisation d'éclairage dans toute la ville et Signalétique, information et passages piétons.

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

33. comité décisionnel

	Effectifs	Fréquences
Oui	10	10,2%
Non	88	89,8%
Total	98	

10,2% des femmes sont au courant qu'elles peuvent donner leurs avis sur les plans d'aménagement avant leur adoption et 89,8% l'ignorent.

34. Comité décisionnel

	Effectifs	Fréquences
Oui	53	54,6%
Non	44	45,4%
Total	97	

54,6% des femmes veulent participer et donner leurs avis dans ces concertations et 45,4% ne veulent pas en faire partie des concertations.

- Les croisements :

3. Activité / 2. Age

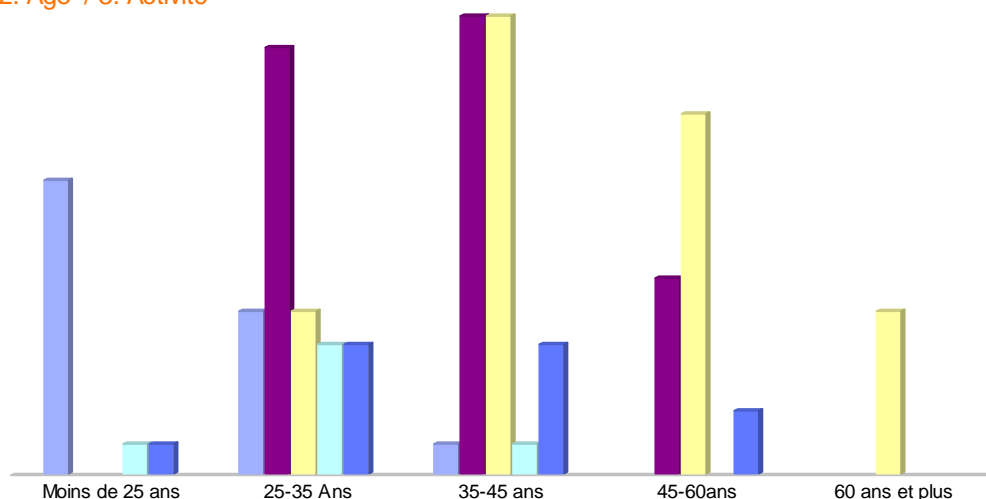
Khi2=48,6 ddl=25 p=0,003 (Val. théoriques < 5 = 29)

	Non réponse	Moins de 25 ans	25-35 Ans	35-45 ans	45-60ans	60 ans et plus	Total
Non réponse							
Etudiante ou lycéenne		9	5	1			15
Employée			13	14	6		33
Femme au foyer			5	14	11	5	35
A la recherche d'emploi		1	4	1			6
Commerçante		1	4	4	2		11
Total		11	31	34	19	5	100

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

En voyant le tableau on déduit que les femmes de catégorie moins 25ans majoritairement c'est des étudiantes, et pour la catégorie du 25-35ans sont un peu dispersées 13 femmes sont employées, 5 étudiantes et 5 femmes au foyer ainsi 4 femmes à la recherche d'emploi et

2. Age / 3. Activité



commerçantes, la tranche d'âge 35-45ans 14 elles sont employées et 14 autres sont femmes au foyer, 4 commerçantes, une étudiante et une à la recherche d'emploi. La quatrième catégorie avec 11 femmes au foyer, 6 employées et 2 commerçantes. Finalement 5 femmes au foyer qui dépassent les 60 ans.

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

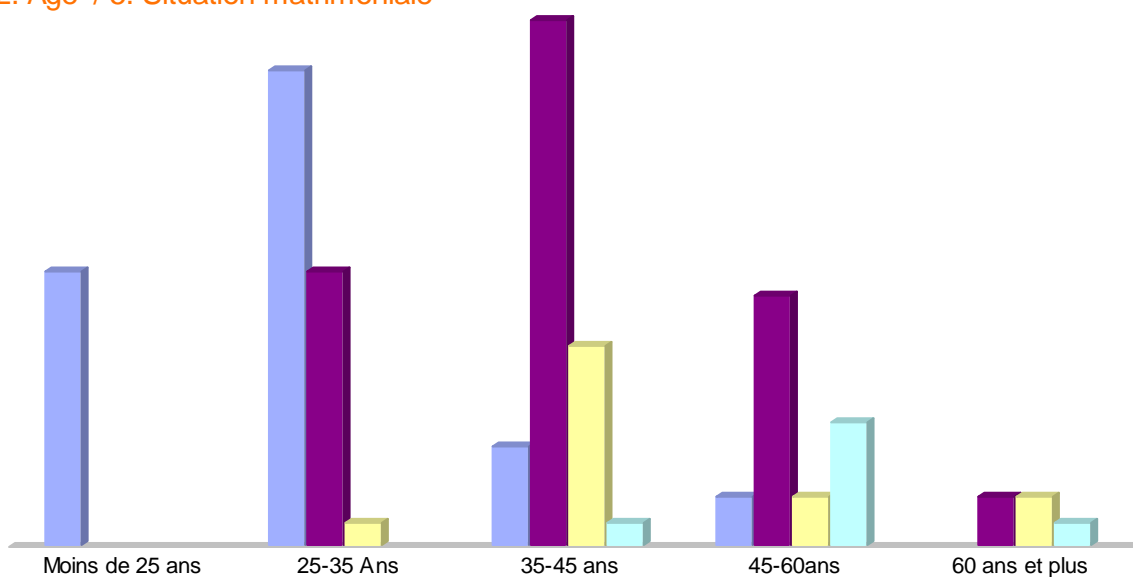
5. Situation matrimoniale / 2. Age

Khi²=46,2 ddl=12 p=0,001 (Val. théoriques < 5 = 14)

	Moins de 25 ans	25-35 Ans	35-45 ans	45-60ans	60 ans et plus	Total
célibataire	11	19	4	2		36
mariée		11	21	10	2	44
divorcée		1	8	2	2	13
veuve			1	5	1	7
Total	11	31	34	19	5	100

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

2. Age / 5. Situation matrimoniale



Le croisement d'âge et la situation matrimoniale démontre que les femmes célibataires sont entre moins 25 ans jusqu'à 35ans et uniquement quelque une dans les autres tranches d'âge, les femmes mariées sont entre 25 jusqu'à 60 ans et plus vers la suite quelques femmes divorcées dans de différentes catégories mais une centralité dans les 35-45ans, en fin les veuves c'est une minorité entre 45ans et plus que 60.

11R1. Liste des quartiers attractifs / 10R2. Quartier

Base Répondants. Khi2=8,7 ddl=8 p=0,368 (Val. théoriques < 5 = 3)

	quartiers centraux	quartiers émergents	quartiers péricentraux	quartiers périphériques	autres communes	Total	
quartiers centraux	11	9	35	20	3	78	
centralité émergente	3	11	24	15	2	55	
quartiers périphériques	9	9	13	9	1	41	
Total	14	12	43	25	4		

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

Le croisement entre la question des quartiers attractifs et l'autre de lieu de résidence montre que les femmes qui résident dans les quartiers centraux 11 d'elles sont attirées par les quartiers centraux, 3 par les centralités émergentes et 9 par les quartiers périphériques. Ensuite les femmes qui habitent les quartiers émergents 9 d'elles préfèrent les quartiers centraux, 11 les centralités émergentes et 9 les quartiers périphériques. Ainsi d'autres femmes qui sont dans les péri-centraux 35 se rendent dans le centre-ville, 24 dans les centralités émergentes et 13 dans la périphérie. Les femmes des quartiers périphériques 20 aiment les quartiers centraux, 15 les centralités émergentes et 9 les quartiers périphériques. En fin les femmes des autres communes 3 entre elles trouvent le centre-ville attractif, 2 les centralités émergentes et une préfère la périphérie.

Les femmes de différents quartiers sont d'accord que le centre-ville est le plus attractif puis les centralités émergentes et en derniers quelques quartiers périphériques.

12R1. Liste des quartiers répulsifs / 10R2. Quartier

Base Répondants. $\chi^2=13,6$ ddl=8 $p=0,093$ (Val. théoriques < 5 = 6)

	quartiers centraux	quartiers émergents	quartiers péri-centraux	quartiers périphériques	autres communes	Total	
quartiers centraux	9	4	14	2	4	33	
quartiers péri-centraux	13	9	40	23	2	87	
quartiers périphériques	1	5	12	6		24	
Total	14	12	42	23	4		

Le croisement des questions des quartiers répulsifs et du quartier de résidence, la majorité des femmes de différents quartiers évitent les quartiers péri-centraux 87, ensuite les quartiers centraux 33 femmes et en dernier les quartiers périphériques 24 femmes les trouvent répulsifs.

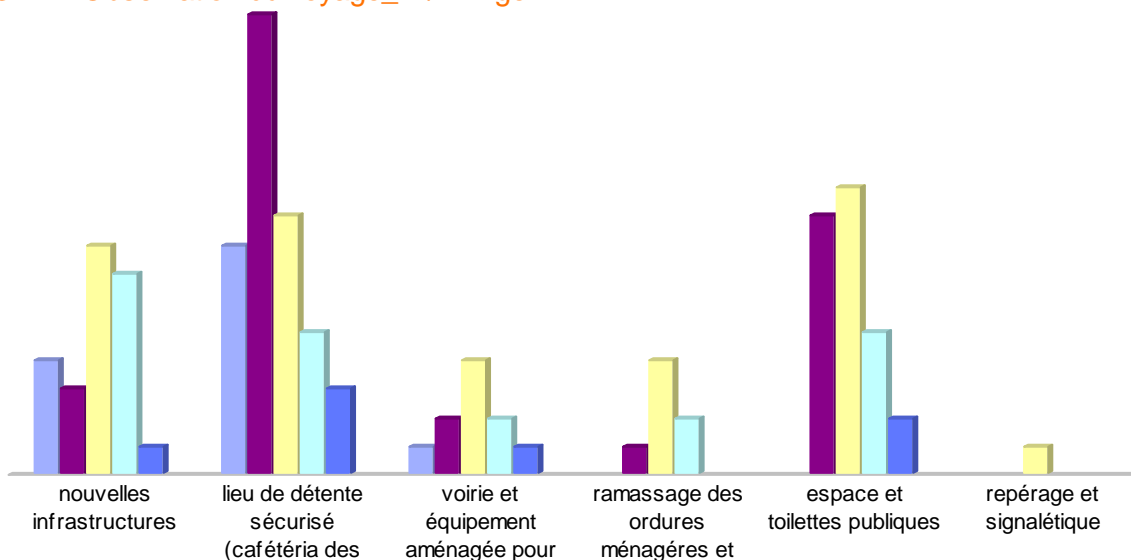
CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

2. Age / 32R1. Equipement manquant

Base Répondants. Khi2=12,7 ddl=20 p=0,892 (Val. théoriques < 5 = 22)

	nouvelles infrastructures	lieu de détente sécurisé (cafétéria des femmes, aqua Park, jardin et parc)	voirie et équipement aménagé pour les PMR	ramassage des ordures ménagères et recyclages des déchets	espace et toilettes publiques	repérage et signalétique	Total
Moins de 25 ans	4	8	1				8
25-35 Ans	3	16	2	1	9		19
35-45 ans	8	9	4	4	10	1	19
45-60ans	7	5	2	2	5		13
60 ans et plus	1	3	1		2		4
Total	23	41	10	7	26	1	

32R1. Observation du voyage_R / 2. Age



CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

Ci-dessus le graphe et le tableau montrent le croisement entre l'âge et les espérances des femmes en ce qui concerne les équipements manquants, pour les nouvelles infrastructures c'était beaucoup plus les femmes entre 35 ans et 60 ans qui réclament ça comme des hôpitaux équipés ou transport moderne, sans ignorer la minorité d'autre catégorie d'âge qui aussi demandent ça. Les lieux de détente sécurisés (cafétéria, les parcs, centres commerciaux et loisir sport autres) c'était les jeunes qui ont demandé ça fortement 24 femmes (de moins 25ans à 35ans) ainsi que 9 femmes de 35ans à 45ans ont les mêmes besoins que les dernières. Voirie et Équipement aménagée pour les PMR y'avais pas beaucoup de retour sur ces équipements sauf quelques-unes qui ont des PMR dans leur entourage 4 femmes de 35ans à 45ans et 2 femmes 25ans à 35ans pareil pour 40-60ans et une pour le reste. Le ramassage des ordures ménagées et recyclages des déchets les femmes algériennes n'ont pas encore cette culture de ramassage des ordures et la sensibilisation de recyclage des déchets à part 4 femmes de 35-45ans qui ont évoqué le ramassage des ordures dans la ville et deux d'autres femmes ont évoqué le recyclage des déchets. Pour l'espace et toilettes publiques c'était une demande récurrente par les différents tranches d'âge spécialement les 25ans à 45ans, en revanche ; les moins 25ans elles ne s'intéressent pas à ça. Dernièrement repérage et signalétique c'était l'équipement le plus absent dans les besoins des femmes uniquement une seule de 25-35ans qui a cherché à avoir une signalétique dans la rue.

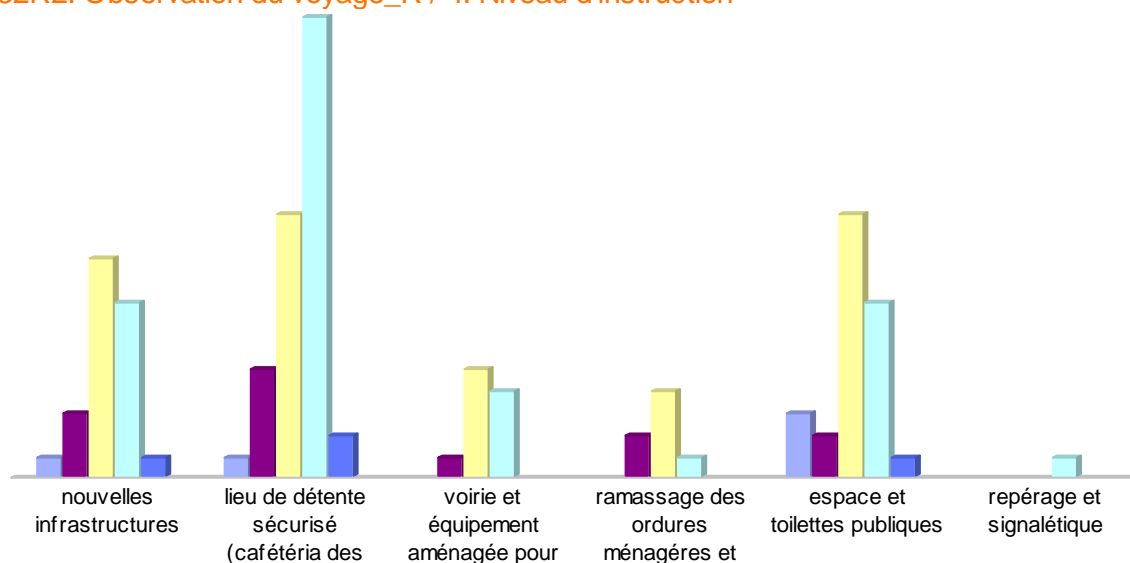
4. Niveau d'instruction / 32R2. Observation du voyage

Base Répondants. $\chi^2=6,03$ ddl=20 $p=0,999$ (Val. théoriques $< 5 = 24$)

	nouvelles infrastructures	lieu de détente sécurisé (cafétéria des femmes, aqua Park, jardin et parc)	voirie et équipement aménagée pour les PMR	ramassage des ordures ménagées et recyclages des déchets	espace et toilettes publiques	repérage et signalétique	Total
Primaire	1	1			3		4
Moyen	3	5	1	2	2		8
Secondaire	10	12	5	4	12		23
Supérieur	8	21	4	1	8	1	26
Aucun niveau	1	2			1		2
Total	23	41	10	7	26	1	

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

32R2. Observation du voyage_R / 4. Niveau d'instruction



Les femmes qui ont un niveau supérieur leurs besoins sont les lieux de divertissement, les nouvelles infrastructures et les toilettes publique. Pour les femmes qui ont le niveau secondaire c'était presque les mêmes besoins de celles à niveau supérieur. Ainsi que les restes équipements sont moins demandés ou quasiment absents.

16. L'autorisation de sortir / 5. Situation matrimoniale

Base Répondants. Khi2=83,2 ddl=9 p=0,001 (Val. théoriques < 5 = 9)

	célibataire	mariée	divorcée	veuve	Total
Parents	23	1	1		25
Mari		29			29
Parrain	4				4
Non	13	15	12	7	47
Total	36	44	13	7	

Le croisement des deux questions celle de l'autorisation pour sortir et la situation matrimoniale justifie que la plupart les femmes demandent toujours l'autorisation pour sortir, 27 femmes célibataires demandent principalement l'autorisation de leurs parents et autrement de leurs parrain dont 13 ne la demandent de personne. Ensuite les mariées 29 demandent l'autorisation pour sortir de leurs maris et 15 non, et dans l'ensemble les divorcées et veuves ne demandent aucune permission.

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

15. Types de Contraintes / 3. Activité

Base Répondants. Khi2=66,3 ddl=20 p=0,001 (Val. théoriques < 5 = 13)

	Etudiante ou lycéenne	Employée	Femme au foyer	A la recherche d'emploi	Commerçante	Total
Contrôle social	5	14	7	3	5	34
L'insécurité	10	22	5	4	8	49
Le harcèlement de la rue	12	15	1	6	3	37
Activité intérieur au foyer (tâches ménagères/éducation des enfants/s'occuper de	2	17	24		5	48
Budget	10	10	26	5		51
Transport	3	2	12	1	1	19
Total	15	32	33	6	10	

Les types de contraintes que la femme rencontre lors qu'elle sorte différent selon plusieurs facteur tel que l'activité de la femme, par exemple une étudiante subit des contraintes comme le harcèlement dans la rue principalement, l'insécurité secondairement et aussi le budget. Autrement la femme employée a des contraintes comme l'insécurité, le contrôle social et toujours le harcèlement dans la rue, rajoutant à ça les activités du foyer et le budget. Contrairement aux dernières la femme au foyer son premier obstacle est le budget et les activités intérieurs au foyer plus le transport, un peu le contrôle social. Les autres femmes commerçantes ou à la recherche d'emploi ont les mêmes contraintes que les autres. Cependant, ces femmes leur première contrainte est le budget qui se suit par l'insécurité et les activités intérieures au foyer, en fin ça reste le harcèlement de la rue qui s'applique beaucoup plus les jeunes femmes et le contrôle social. La dernière contrainte est le transport.

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

31R1. La liste des villes visitées / 32R1. Equipements manquants

Base Répondants. Khi2=5,87 ddl=55 p=0,999 (Val. théoriques < 5 = 63)

	nouvelles infrastructures	lieu de détente sécurisé (cafétéria des femmes, aqua Park, jardin et parc)	voirie et équipement aménagé pour les PMR	ramassage des ordures ménagères et recyclages des déchets	espace et toilettes publiques	repérage et signalétique	Total
ville espagnole	4	7	3	1	3		12
grande ville algérienne	11	15	6	2	13	1	28
ville du sud algérien		2					2
ville française	7	14	3	2	9		20
autres villes européennes	3	10	2	1	6		12
ville Amérique du nord	1	1					1
ville Amérique du sud	1	1					1
ville turque	2	4		1	4		6
ville la péninsule arabique	2	6		1	3		7
ville asiatique							
ville maghrébine	2	1	1	1	1		4
ville du proche orient	1		1	1			1
Total	21	35	9	4	25	1	

Selon le croisement des questions villes visitées et équipements manquants dans la ville d'Oran, les équipements les plus requetés par les femmes sont les lieux de détente sécurisé comme les cafétérias pour les femmes, les parcs ou jardins équipés et sécurisés et pleins de lieux de divertissements et loisirs de la part des femmes qui ont visité les grandes villes algériennes ainsi les villes françaises et européennes, rajoutant les villes espagnoles, turques et de la péninsule arabique. L'aménagement des espaces publics et toilettes publiques des femmes ayant visité des villes françaises et villes américaines veulent voir ça dans leur ville, d'autres femmes ont visité des grandes villes algériennes ont constaté ce manque et veulent qu'il se comble. Ensuite, les nouvelles infrastructures étaient demandées par les femmes qui ont vu les

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

grandes villes algériennes peuvent voir le besoin des citoyens pour ces équipements et les femmes qui ont visité les villes françaises, espagnoles, européennes, américaines et turques. Le reste des équipements étaient plus en moins absents dans les espérances des femmes oranaises comme les aménagements PMR quelques-unes aimeraient avoir ça par nécessité après avoir vu les modèles dans des villes espagnols et françaises, pour le ramassage des ordures et le recyclage des déchets qui a été inspiré par les normes de protection de l'environnement dans des villes françaises et allemandes, en dernier le repérage et la signalétique était quasiment absent dans les demandes uniquement une qui a voulu voir cet aménagement dans sa ville.

33. comité décisionnel / 4. Niveau d'instruction

Khi²=5,55 ddl=4 p=0,234 (Val. théoriques < 5 = 6)

	Primair e	Moyen	Second aire	Supérie ur	Aucun niveau	Total	
Oui			1	9		10	
Non	5	12	29	40	2	88	
Total	5	12	30	49	2	98	

Pour la participation dans les concertations des plans d'aménagement avant leur adoption, y'avait seulement 9 femmes de niveau d'instruction supérieur et une de niveau secondaire qui sont au courant qu'elle peuvent donner leur avis, le reste 88 femmes l'ignorent.

CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville entre rêve et réalité

Conclusion :

L'analyse d'enquête sur la perception de femme des espaces publics révèle non seulement les rapports sociaux de sexe existants dans notre société mais également les rapports de domination liés à la situation matrimoniale, l'âge et l'autorisation de sortir. La vision féminine de la ville diffère d'une femme à une autre et selon d'autres critères socio-économique comme : le niveau d'instruction, le voyage à l'étranger et l'activité.

Cependant, le déplacement de la femme oranaise dans l'espace public dépend de plusieurs facteurs tels que : la possession d'un véhicule, moyen de transport collectifs utilisé, les contraintes de sorties (l'insécurité, contrôle social, le harcèlement de rue, budget, transport et activité intérieur de foyer comme les taches ménagées, l'éducation des enfants et la préoccupation des personnes âgés). Tous ces derniers impactent sur la circulation de la femme dans la ville, en l'occurrence son créneaux de sortie ainsi qu'elle sorte pour un motif et non pas pour flâner. Inévitablement une femme véhiculée à Oran à moins de contraintes qu'une femme qui prend le mobilier urbain ou une piétonne.

En outre, le traitement des enquêtes a indiqué les failles d'aménagement urbain de la ville d'Oran qui devront se corriger :

- absence totale des toilettes publiques
- l'état défectueux de la voirie et des trottoirs
- manque d'accessibilité pour les PMR et femmes avec poussettes
- la difficulté de se repérer à Oran
- l'insécurité dans l'espace public et les arrêts de (bus, tram)
- peu d'éclairage dans la ville

On pourra déduire de cette enquête que la femme oranaise se trouve aise beaucoup plus dans la sphère privée que dans l'espace public, surtout avec les contraintes qu'elle subit, les quartiers répulsifs et les lieux exclusivement masculin dont elle est obligé de changer son trajectoire pour les éviter par sentiment d'insécurité et le contrôle social. Ainsi le manque énorme dans les équipements pour flâner ou faire du sport la femme s'auto-rétrice.

Sylvette Denfle écrit « Les villes sont le reflet des normes sociales dominantes mais elles sont aussi créatrices de pratiques nouvelles qu'elles soient spontanées ou inscrites dans des projets politiques. Les projets de ville sont projets de vie meilleure, voire de société nouvelle. Les villes modernes sont en apparence des lieux de mixité que chacun utilise à sa guise. Pourtant, l'étude des villes dans leurs ancrages historiques, dans leurs évolutions, dans leurs projets, montre que femmes et hommes ne s'y inscrivent pas de façon semblable. Que reflètent ces dissemblances : l'inégalité ou la différence ? »(...) Il s'agit de « *bouleverser les structures sociales existantes parce qu'on les estime génératrices ou conservatrices d'une situation qui doit être changé* ».

CHAPITRE 03

Mieux aménager la ville selon la femme

«Et si la ville était une femme ? »

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme

1)-Mieux Aménager les villes : « Pour que les femmes s’y sentent bien »

- **Exemple Thématique n°1 : EN France**

Les femmes cumulent de multiples contraintes dans leur vie quotidienne que l’organisation de la ville peut atténuer. « En améliorant la proximité de services du quotidien, comme les écoles ou les commerces, on favorise l’autonomie des enfants qui peuvent y aller seuls, remarque Catherine Dameron, chargée de mission au bureau des temps de la ville de Rennes [213 400 hab.]. On libère ainsi les femmes d’une partie du temps qu’elles leur consacrent. »

Cette analyse s’est notamment traduite par l’objectif d’offrir à tous les habitants un accès en cinq minutes à pied à un espace vert, dans le projet urbain Rennes 2030. Une ville plus égalitaire se planifie. Mais le confort des femmes dans l’espace public tient aussi à certains « détails » dans son aménagement.

- **Des bancs utiles pour les femmes et les personnes f âgées**

« Ces équipements sont en voie de disparition dans beaucoup de communes, quelle que soit leur taille, sous prétexte que des personnes sans domicile fixe ou des adolescents turbulents s’y installent, regrette Sylvie Guerry-Gazeau, maire de Clavette. Les femmes sont les principales utilisatrices des bancs publics parce qu’elles ont besoin de se reposer lorsqu’elles se déplacent à pied, notamment quand elles font les courses, s’occupent des enfants, de parents vieillissants ou de personnes en situation de handicap. »

Les personnes âgées, en majorité des femmes, y ont également recours pour faire des pauses. « Si elles n’ont pas accès à un banc pour s’asseoir tous les deux cents mètres, elles hésitent à sortir », précise Bertrand Masson, directeur de l’aménagement et des grands projets à la métropole Rouen Normandie (lire ci-dessous). Installer des bancs est aussi un moyen efficace de rendre plus accueillantes les aires d’attente – arrêts de bus et de tramway, en particulier. Mais les multiplier ne suffit pas.

« Les bancs publics sont tout sauf neutres. Il faut travailler leur implantation, souligne l’urbaniste Pascale Lapalud. En situer un au milieu d’une place est une mauvaise idée parce que les femmes ne peuvent pas maîtriser ce qui se passe derrière elles. Face à la rue, elles sont regardées par les hommes dans les voitures. »

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme



Figure26 : des femmes installées tranquillement sur des bancs

- **Des toilettes publiques principalement pensées pour les hommes**

Près de 6 000 personnes ont signé une pétition lancée en mai 2017 pour dénoncer la pénurie de toilettes publiques à Marseille (858 100 hab.). « Imaginez qu'il y en a à peine une dizaine pour toute la ville », dénonce ce texte. La capitale phocéenne n'est pas une exception, loin de là. Cette carence est souvent justifiée comme une stratégie pour repousser les SDF des espaces qu'ils occupent. Mais elle a une autre explication. « Le coût de fonctionnement d'un sanitaire public varie entre 8 000 et 10 000 euros par an, indique Agnès Thouvenot, élue à la lutte contre les discriminations à Villeurbanne. A un moment où les communes voient leurs budgets diminués, ces équipements n'apparaissent pas prioritaires. »

Et pourtant... « Le manque de toilettes publiques assises est l'exemple le plus parlant des inégalités de genre en termes d'aménagement, note Lucile Biarrotte, doctorante en urbanisme au Lab'Urba, à l'université de Paris est – Créteil Val-de-Marne. Pour plusieurs raisons. Statistiquement, les femmes vont plus souvent aux toilettes que les hommes et y restent plus longtemps, pour des besoins physiologiques mais aussi vestimentaires. Elles représentent la majorité de la population. Enfin, elles sont chargées de la majeure partie des accompagnements des enfants ou des personnes âgées. »

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme

Et même lorsque la surface d'espaces sanitaires est égale pour les femmes et les hommes, les files d'attente demeurent plus longues côté féminin. « Pour trois postes destinés aux femmes, on peut en construire cinq pour les hommes, conclut Lucile Biarrotte. Afin d'être équitable, il faudrait réserver davantage de surface aux toilettes des femmes ou ne plus concevoir que des cabines individuelles assises, comme à la maison. »



Figure27 : Toilettes publiques pour les femmes



Figure28 : Toilettes publique pour les PMR

- Une signalétique précise pour aider les femmes

Chercher son chemin augmente le sentiment d'insécurité. Une femme à pied qui semble perdue est plus exposée au harcèlement. Et celles qui disposent d'un GPS sur leur smartphone peuvent hésiter à le consulter dans la rue. La signalétique doit conforter le sentiment de contrôle chez le piéton en lui permettant de savoir où il est et où il va et, nec plus ultra, en combien de temps il y sera en marchant.

Le Forum des Halles, à Paris, était perçu par les usagers comme un labyrinthe où ils avaient du mal à se situer et d'où ils se demandaient comment sortir, révèlent les enquêtes réalisées dans le cadre du réaménagement de ce quartier. « Le développement d'un programme de standardisation de la signalisation dans les lieux publics sur l'ensemble du territoire peut s'avérer très pertinent, conseille la ville de Montréal dans son Guide d'aménagement pour un environnement sécuritaire. En effet, la population se familiarise avec les symboles, les couleurs et la présentation des informations, ce qui facilite la compréhension de la signalisation. »

C'est le choix qui a été fait pour le Forum des Halles. Le langage signalétique est le même quel que soit le trajet emprunté par l'utilisateur et sur l'ensemble de son parcours, qu'il se rende au cinéma, à la piscine, dans le métro ou le RER. D'ici à l'achèvement des travaux, en 2018, 600 supports vont être posés.

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme



Figure29 : une signalétique piétonne à Paris



Figure30 : les panneaux de rue pour les femmes

- Des jeux au sol favorisent la mixité d'une place

« Afin de connaître le point de vue d'habitantes que l'on n'a pas l'habitude d'entendre parler de leur cadre de vie, j'ai décidé, en 2015, d'organiser une marche exploratoire dans la cité de l'Oeil, un quartier d'habitat social, explique Sophie Piot, déléguée aux droits des femmes. J'ai travaillé avec la référente famille du centre social et culturel. » Huit femmes acceptent d'arpenter leur quartier et d'en pointer les dysfonctionnements. « Deux bailleurs sociaux se

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme

partagent le quartier, poursuit Sophie Piot. Les services de la ville les ont contactés afin de voir comment répondre aux doléances de ces femmes. »

Ces habitantes évoquent le cas d'une place monopolisée par des hommes jeunes et inactifs. « Nous avons proposé aux bailleurs d'y installer des jeux sous la forme de marquages au sol, poursuit l'élue. Mes collègues étaient vraiment sceptiques, j'ai dû batailler. Les jeunes qui fréquentent le centre social ont réalisé les dessins, encadrés par les services techniques de la ville. » Le résultat est là : les familles fréquentent davantage cette place et les enfants y jouent pendant que leurs mères sont au centre social.

Pontault-Combault (Seine-et-Marne 38 100 hab.)



Figure 31 : un parc de jeux d'enfants mixte

Exemple Thématique n°2 : Belgique

L'association Garance est à l'origine des différentes marches exploratoires organisées à Bruxelles et à Namur. Les marches exploratoires ont été créées par le mouvement des femmes à différents endroits du monde à partir des années 80. Cet outil d'analyse genrée de l'espace public permet à un groupe d'une dizaine de femmes de se déplacer et se réapproprier les espaces tout en les observant avec un regard différent. Le but est de mettre en évidence les aménagements provoquant des sensations désagréables, des comportements d'évitement ou de modification des déplacements. La méthodologie utilisée consiste à répondre à des questions préalablement décidées pour permettre aux femmes de mettre des mots sur des sensations parfois inconscientes : qu'entend-on, que sent-on, est-ce agréable de marcher ici, serait-ce désagréable d'attendre quelqu'un ici, jusqu'où est-ce que je peux voir, qu'est-ce qui fait que je me sens chez moi.

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme

En tant que population éprouvant un plus grand sentiment d'insécurité, les femmes ont un rôle d'experte dans l'analyse de l'espace public. Elles sont plus à même de diagnostiquer les points positifs ou négatifs des aménagements urbains et d'émettre des recommandations.

En 2012, dans le cadre du projet Genre et espaces publics, dix-neuf marches exploratoires réunissant une centaine de femmes ont été organisées dans dix quartiers diversifiés et représentatifs des différents espaces bruxellois. Suite à ces marches, un cahier de recommandations a été rédigé à destination des professionnel.le.s de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, reprenant les constatations de 109 marcheuses.

En 2015, à Namur, au vu de gros travaux de réaménagement prévus dans plusieurs quartiers, les marches exploratoires ont permis à plusieurs femmes de partager leurs ressentis, expériences et besoins au sein de ces espaces. Un deuxième cahier de recommandations a été publié.

Cependant, ce n'est qu'en mai 2018 que ces recommandations et ces analyses ont été prises en compte dans un projet d'aménagement d'un quartier namurois. Le projet de rénovation du quartier Casernes a adopté le projet Cœur de ville projetant de construire des espaces publics plus inclusifs et accessibles pour toutes et tous. C'est le premier projet dans lequel les recommandations des marcheuses de Garance ont été prises en compte dans le cahier des charges des travaux. Le projet ambitionne de créer des espaces multifonctionnels et agréables, accueillant des structures variées comme des services, une bibliothèque, un commerce alimentaire, des logements, une brasserie, un parking et un parc. Le processus de planification a ainsi pris en compte la question du genre, en étudiant des éléments³⁰ tels que l'éclairage, le revêtement de sol, la conformabilité du mobilier ou encore l'accessibilité des toilettes publiques et des fontaines d'eau potable. Garance s'engage également à être disponible tout au long du projet d'aménagement pour les concepteurs et conceptrices afin de s'assurer que les recommandations seront prises en compte dans le projet final.

Exemple Thématique n°3 : EN EUROPE ET À L'INTERNATIONAL

Sur base d'une étude scientifique de 1997 révélant que les filles ont tendance à se retirer complètement des parcs et des espaces publics ouverts à partir de l'âge de dix ans, la ville de Vienne a entamé en 1999, deux projets-pilotes de construction de parc tenant compte de l'analyse des pratiques et des besoins selon le genre. Grâce à l'expérience acquise durant cette phase pilote, plusieurs groupes de travail ont formulé en 2005 des recommandations de

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme

planification pour la conception de parcs publics tenant compte des disparités entre les sexes. Au vu des résultats positifs et de l'augmentation de la fréquentation des filles, la ville a poursuivi en construisant quatre nouveaux parcs de 2004 à 2006 en utilisant des méthodes de participation active des filles à la planification.

Un autre projet pilote a également vu le jour en 2002, visant à améliorer l'accessibilité piétonne et la sécurité routière afin de favoriser un sentiment de sûreté et de convivialité au sein de vingt-trois quartiers de la ville. Le projet a comme cadre de référence l'étude Fair Shared City et prend en compte la mobilité quotidienne des femmes viennoises. Plusieurs ateliers sur le genre, instruments de planning genrés ont été organisés pour mener à bien le projet. Finalement, des travaux ont été réalisés pour réaménager certains parcs, élargir les trottoirs ou construire certains sans bordure ni obstacle, ajouter des passages cloutés avec feux de signalisation, un ascenseur et des bancs un peu partout.

À Montréal, depuis 1996, le service Entre deux arrêts permet aux femmes voyageant seules de descendre entre deux arrêts le soir à partir de 21h00 pour améliorer leur sécurité. Ce projet part du constat que deux femmes sur trois craignent de circuler à pied à Montréal le soir et restreignent ainsi leurs déplacements. L'objectif est de montrer qu'elles ne sont pas isolées face à leurs craintes et que des moyens sont mis en place pour faciliter leurs accès aux services et lieux publics. Ce service est aujourd'hui appliqué également dans la ville française de Nantes, pour l'ensemble de la population.

En 2001, le projet Des villes sûres et accueillantes pour toutes et tous, mené par l'UNICEF, l'ONU HABITAT et l'ONU Femmes visait à faire en sorte que les femmes et les enfants se sentent davantage en sécurité dans leurs quartiers, tout en améliorant leur qualité de vie. L'initiative a été menée dans huit villes : Beyrouth au Liban, Douchanbé au Tadjikistan, Manille aux Philippines, Marrakech au Maroc, Nairobi au Kenya, Rio de Janeiro au Brésil, San Jose au Costa-Rica et Tegucigalpa au Honduras.

Le projet ambitionnait de travailler avec les municipalités locales, les groupes de femmes, ainsi que les associations de jeunesse, pour renforcer le sentiment de sécurité des femmes et des jeunes et pour prévenir et réduire la violence, y compris le harcèlement sexuel. Les villes étaient invitées à étudier les sentiments des femmes et des jeunes par rapport aux espaces et améliorer leur participation dans les prises de décisions de la ville. Les différentes étapes pour y parvenir étaient l'établissement de comités dirigés par des conseillères pour apporter des réponses efficaces à la violence sexuelle et à la criminalité dans les communautés, l'amélioration de l'éclairage des rues dans les zones à haut risque et la formation des unités de police des communautés en vue de prévenir la violence sexiste.

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme

En 2010, la ville de Bordeaux a publié une étude, L'usage de la ville par le genre, déconstruisant les représentations collectives présupposant que l'utilisation des espaces urbains est généralement mixte et peu différenciée entre hommes et femmes. L'objectif de ce projet est de déblayer les idées reçues sur la sociabilité des femmes ; de réunir des groupes de femmes afin de confronter leurs témoignages ; de sonder leurs pratiques urbaines et leur mobilité quotidienne ; d'interroger leurs sensations, perceptions et imaginaires de la ville ; de partager leur ressenti concernant la région bordelaise ; de définir la ville et d'exprimer leur perception de l'urbanité, des pratiques en termes de fonctionnalités et de contraintes et de leur permettre de participer symboliquement à la construction du changement dans leur environnement.

Depuis 2015, un projet parisien a vu le jour, Réinventons nos places³⁹, qui tente de réaménager sept places comme espaces innovants, durables, conviviaux et sobres pour tou.te.s. Afin de construire ces lieux selon l'avis et les besoins de tou.te.s, des collectifs constitués d'habitants, d'usagers, d'associations et de partenaires institutionnels de la capitale sont créés afin d'interroger leurs usages, de repenser les déplacements et les contraintes. L'objectif est d'établir un diagnostic partagé, d'identifier les attentes du plus grand nombre et de définir les grands objectifs des futurs aménagements.

Afin de garantir une participation massive, le projet propose des plateformes participatives, des réunions publiques, des ateliers, des marches exploratoires, des forums ou encore des questionnaires. Selon les collectifs, les aspects à prendre en compte dans la construction des places est le fait de les désencombrer, de donner plus d'espace pour des usages diversifiés, de faciliter les cheminements des cyclistes et des piétons, de favoriser l'accès aux transports en commun et l'intermodalité, de créer des espaces verts agréables à investir, de mettre en valeur l'architecture et l'histoire des places, de faciliter le sport, les activités culturelles et artistiques, la détente en installant des mobiliers innovants et d'ouvrir l'aménagement des places à leurs usagers.

En 2016, la mairie de Paris publie également un Guide référentiel sur les questions à se poser et les indicateurs pertinents à construire pour un environnement urbain égalitaire. Le guide, très complet, expose des constats, des idées et des recommandations selon cinq thèmes : circuler, occuper l'espace, être présentes et visibles, se sentir en sécurité et participer.

Exemple Thématique n°4 : EN AUTRICHE « VIENNE »

La ville de Vienne (Autriche) a commencé à travailler sur le **gender mainstreaming** en 2000, notamment pour en faire une stratégie transversale pour toute la municipalité. En investissant dans le gender mainstreaming, la ville veut « obtenir des changements sociopolitiques positifs pour tous ses citoyens ». L'objectif est **mieux répondre aux besoins et demandes** de tous ses citoyens, et donc **d'améliorer la qualité des services publics**. Cela est réalisé au moyen d'évaluations et en tenant compte de tous les usagers des services publics, non seulement du point de vue du genre mais aussi selon une perspective sociale, ethnique et de la santé.

La première étape de cette initiative était d'intégrer une perspective de genre dans la conception de **la planification urbaine**, et de développer et mettre en place des projets ciblés pour les femmes. Dans un premier temps, le concept et les méthodes ont été développés et testés afin de donner des lignes directrices générales pour la mise en œuvre du gender mainstreaming dans tous les domaines.

La ville de Vienne a également intégré depuis 2006 **la budgétisation des genres** dans les projets de budget ; elle a revu toutes les parties du budget d'un point de vue du genre et a exposé, dans un chapitre distinct, qui bénéficie des différents postes du budget.

Dans un deuxième temps, la ville a travaillé sur la mise en œuvre structurelle et systématique du gender mainstreaming en orientant les activités sur la sensibilisation, le transfert de connaissances, l'extension de l'évaluation et l'exposé des méthodes. Des agents municipaux en charge de l'égalité femmes-hommes ont également été nommés.

Exemples :

- **Planification urbaine – cimetières**

Après étude des visiteurs des cimetières, il est apparu que la majorité d'entre eux étaient des femmes âgées. Pour adapter les cimetières à leurs besoins, le service municipal améliore et facilite l'accès (ex. bancs), avec une signalétique clairement visible et des toilettes sûres.

- **Eclairage public et sécurité dans les espaces publics**

Un éclairage correct est nécessaire non seulement dans les rues mais aussi sur les trottoirs, dans les parcs etc. pour augmenter la sécurité des femmes, et d'une manière générale des piétons et des cyclistes.

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme

Dans le Resselpark, Karlsplatz à Vienne, tous les chemins et parkings pour deux-roues disposent d'éclairage. Une campagne pour l'amélioration de l'éclairage des parcs et lieux publics a en outre été lancée en faveur de 200 parcs à Vienne.



Figure32 : Un boulevard à vienne le soir

Des mesures visant à améliorer la sécurité dans les parkings souterrains ont été mises en place : meilleur éclairage, visibilité des entrées et sorties, installation de caméras, recrutement de personnel de sécurité, places de parking spécialement réservées aux femmes, visibles par les agents de sécurité et proches des sorties et ascenseurs.

- **Education intégrant l'égalité des sexes dans les garderies**

Une éducation sensible au genre est appliquée dans de nombreuses garderies de Vienne. Pour ce faire, les enseignants sont des hommes et des femmes,

Appliquant une pédagogie exempte de stéréotypes dans les domaines des jeux, de la révision des connaissances scolaires et des chansons, pour éviter les rôles traditionnellement liés à l'un ou l'autre sexe. Dans un service, une « boîte éducative » spécialement axée sur le genre a été créée puis distribuée gratuitement dans toutes les garderies de la municipalité.

- **Campagne de sensibilisation**

Une campagne intitulée « Vienne voit les choses différemment » a été lancée pour sensibiliser et informer le personnel administratif de la municipalité ainsi que les citoyens sur l'enjeu du gender mainstreaming. Dans cette campagne, des images de signalétiques communes ont été utilisées et inversées selon le genre – par exemple les affiches dans les toilettes montrant un homme changeant un bébé, ou un panneau de travaux avec une femme, etc.



Figure33 : Une Plaque signalétique à Vienne

Des programmes de formations approfondis ont aussi été proposés aux agents municipaux pour les aider à intégrer l'égalité femmes-hommes dans leur travail.

Sources :

[Ville de Vienne](#)

Ursula Bauer, Chef de projet sur le gender mainstreaming, ville de Vienna

2)-Les suggestions d'aménagement possible à Oran :

L'appropriation de l'espace public par les femmes est une lutte, individuelle et collective. Elle requiert des politiques d'aménagement qui favorisent cet objectif, qui sont la condition pour une participation citoyenne et politique des femmes aux affaires de la ville équivalente à celle des hommes. Cependant, les normes sociaux et d'autres enjeux socio-culturels jouent un rôle majeur dans la question d'aménagement d'espace public, ambitionné pour un aménagement inclusif à Oran n'est pas comme le reste d'initiatives prises dans le monde occidental.

En outre, l'enquête sur terrain à plus au moins manifester la vision de 100 femmes oranaises pour leurs femmes et ce qu'elles souhaitent voir dedans. Selon la société et les vœux et les besoins de ces femmes quelques aménagements pourront-ils voir le jour à Oran.

-Au-delà des aménagements souhaitables, un changement de fond dans les rapports femmes/hommes est nécessaire. L'éducation des enfants au savoir-vivre, le respect des femmes, cela s'apprend.

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme

1- Lieux de détente et loisir sécurisé :



Figure34 : Modélisation3D d'un parc aménagé pour toutes

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme

2-Aménagement des toilettes publiques : *Installation des toilettes publiques dans les places publiques et les parcs de détente*



Figure 35 : Toilettes publiques pour tou.te.s

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme

3- Aménagement des voiries et équipement pour les PMR : *Aménager des passages piétons tout au long de des rues. Ajouter des aménagements fleuris. Reprise des trottoirs : usés, salis, troués... Rénovier les façades des bâtiments et commerces. Végétaliser la place pour en faire un espace de convivialité. Maintenir et installer des cabines téléphoniques. Mettre des bancs et les décorer. Installer une rampe pour les poussettes, les vélos et les personnes à mobilité réduite.*



Figure36 : Accessibilité de la voirie et de l'espace public pour PMR

4-nouvelles infrastructures : *Aménagement des espaces verts : arbres, bac à fleurs, des bancs et abris de bus. Exiger que les bus cessent de tourner à vide en stationnement aux terminus : bruit, pollution. Et un éclairage photovoltaïque.*



Figure37 : Mobilier urbain (TC) moderne



Figure38 : Modélisation 3D d'hôpital moderne

5-Ramassage des ordures ménagées et le recyclage des déchets : *Ranger les poubelles de chaque quartier. Nettoyer les façades des immeubles. Sensibiliser les citoyen.ne.s pour limiter le jet anarchique des ordures*



Figure39 : Installation des bennes de recyclages

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme



Figure 40 : Végétalisation de l'espace public

6-Signalétique et repérage : *L'importance de la signalétique est différente au regard du genre : il est souvent plus difficile pour une femme de questionner un passant selon l'heure et la fréquentation du lieu. Une femme seule qui de surcroît semble ne pas savoir où elle va peut devenir plus facilement une « proie » ou en tout cas, le sentiment éprouvé peut virer au sentiment de vulnérabilité quand on est obligée de demander son chemin à un inconnu.*



Figure41 : Signalisation routière (piétonne et cyclables)

L'éclairage urbain, s'il est perçu comme étant synonyme de sécurité car offrant une meilleure visibilité (les zones d'ombre suscitent la crainte), son efficacité fait toutefois débat. L'articulation du couple éclairage-sécurité dépasse largement la simple idée selon laquelle il suffit d'augmenter l'intensité lumineuse. Ce qui n'est pas sans poser problème, notamment du point de vue du gaspillage énergétique et de la pollution environnementale. La lumière, bien pensée, est aussi, pour les marcheuses, un moyen d'augmenter le sentiment de sécurité et de créer du bien-être.



Figure 42 : éclairage optimisé dans l'espace public

3)-Les Besoins et les désirs selon le genre :

1- Conception et aménagement d'espaces publics sûrs pour les femmes

- **Qu'entend-on par conception et aménagement d'espaces publics sûrs pour les femmes ?**

La conception et l'aménagement d'espaces publics sûrs pour les femmes consistent en la création d'espaces publics dotés d'équipements destinés à renforcer la sécurité ou le sentiment de sécurité des femmes et des filles et à diminuer leur insécurité ou leur sentiment d'insécurité. Les urbanistes, les concepteurs et les architectes de tels projets attachent une importance particulière aux éléments comme l'éclairage, l'aménagement paysager, la visibilité, la circulation motorisée, la circulation piétonnière, le mobilier urbain, les recoins pouvant servir de cachettes, la signalisation, le personnel de sécurité, la proximité d'autres espaces publics, la

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme

proximité des services d'urgence, et l'accès aux transports publics. Chaque élément fait l'objet d'un examen minutieux du point de vue des femmes et des filles qui utilisent les espaces publics.

La conception et l'aménagement sécuritaires ne s'arrêtent pas aux simples caractéristiques concrètes et physiques d'un espace, bien que dans un premier temps, les interventions puissent se situer à ce niveau dans les programmes de villes sûres pour les femmes (Werkerle, 2000, 47). C'est un processus nécessairement participatif au cours duquel les membres de la communauté (notamment les femmes) joignent leurs efforts pour créer des espaces favorisant des relations sociales solides. À cette fin, les urbanistes et les concepteurs devront étudier attentivement les modalités d'expression et d'interaction des gens dans les espaces publics. Au cours d'une journée donnée, les espaces publics sont le théâtre d'innombrables interactions sociales entre hommes et femmes, ce qui les sexualise. Par exemple, dans une cour d'école, les filles se réunissent sous un certain arbre pour regarder les garçons qui jouent sur le terrain de football. Peu à peu, l'espace environnant de l'arbre est perçu comme étant « l'espace des filles » et le terrain de football comme « l'espace des garçons ». Cela risque de poser problème car les espaces publics devraient appartenir à tout le monde et tout le monde devrait pouvoir s'en servir : les filles devraient se sentir libres d'utiliser le terrain de football et les garçons de s'asseoir sous l'arbre. C'est pourquoi **la conception et l'aménagement d'espaces publics sécuritaires pour les femmes impliquent également l'analyse des différentes utilisations des espaces publics, de l'identité des usagers, des heures d'utilisation et du temps d'utilisation**. Il faut également déterminer quels sont les usagers qui s'abstiennent d'utiliser certains espaces, ainsi que les heures et les raisons de ce comportement. En effet, lorsque certains groupes, tels que les femmes, n'utilisent pas un espace donné, cela indique généralement qu'ils ne s'y sentent pas en sécurité.

La conception et l'aménagement d'espaces publics sécuritaires pour les femmes exigent également un examen constant des caractéristiques physiques et sociales des espaces, de même qu'une évaluation constante des ramifications sociales et économiques du processus de conception et d'aménagement. La conception et l'aménagement d'un espace peuvent soit accentuer les inégalités entre les sexes soit faire avancer l'égalité entre les sexes. Ces processus constituent donc un aspect fondamental de la création de villes sûres pour les femmes.

Il faut accorder une attention toute particulière aux questions liées aux sexospécificités lors de la planification et de la conception des services essentiels dans les communautés. Il est fréquent, lorsque les services essentiels sont mal planifiés ou mal conçus, que les femmes soient celles qui souffrent les plus de l'insécurité qui en résulte.

La conception et l'aménagement d'espaces publics sécuritaires pour les femmes est un processus au cours duquel urbanistes, concepteurs, architectes, organisations de femmes, associations locales et autres acteurs communautaires joignent leurs forces pour rendre les éléments physiques des espaces publics sécuritaires et accueillants pour les femmes. Les espaces publics sombres, déserts, sales, envahis par la végétation, ou sans équipements tels que les bancs ou les bornes téléphoniques d'urgence risquent de présenter des dangers pour tout le monde, mais surtout pour les femmes. Il est peu probable que celles-ci fréquentent des lieux où elles ont peur et/ou elles risquent d'être victimes de violence. Il faut donc, au stade de la conception et de l'aménagement des projets d'urbanisme sécuritaire pour les femmes, tenir

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme

Compte des besoins de celles-ci en matière de sécurité. Il est prouvé que les espaces fréquentés par les femmes le sont également par plus de monde. Les rues, les parcs, les arrêts de bus, les terrains de sport, les places publiques, les parkings, etc., qui ont été conçus et aménagés en tenant compte des besoins de sécurité des femmes présentent les caractéristiques suivantes :

- Accès facile en direction et en provenance de l'espace
- Déplacement facile à l'intérieur de l'espace
- Bon éclairage permettant de voir et d'être vu
- Panneaux de signalisation faciles à lire
- Passages dégagés bien entretenus où les usagers se voient facilement les uns les autres
- Bonne visibilité de l'espace tout entier, sans recoins pouvant servir de cachette
- Espace à usages multiples : détente, marche à pied, jeux, restauration, exercices physiques, etc., pour différents groupes d'usagers à différents moments de la journée
- Installations saisonnières (offrant de l'ombre par temps chaud et protection du froid)
- Équipements pour enfants et personnes âgées (dont les femmes sont souvent les gardiennes), ce qui, en milieu urbain, signifie trottoirs bas et larges pour les poussettes, fauteuils roulants et déambulateurs, et zones à vitesse réduite
- Toilettes propres, sécuritaires, faciles d'accès avec endroits pour changer les couches

- Pourquoi la conception et l'aménagement d'espaces publics sécuritaires pour les femmes sont-ils importants ?

La conception et l'aménagement d'espaces publics sécuritaires pour les femmes sont importants car ils permettent de créer des espaces publics qui offrent à tous les usagers de ces espaces les mêmes possibilités de s'y ressourcer en paix et sans danger. Il est établi, en effet, que l'aménagement des espaces urbains influence la manière dont les femmes utilisent le domaine public et en tirent profit.

La conception et l'aménagement d'espaces publics sécuritaires pour les femmes sont importants car ils permettent de :

- Sensibiliser au fait que **l'espace n'est pas neutre** ; l'aménagement de l'espace peut faciliter ou entraver son utilisation, son appropriation et la sécurité des femmes.
- Reconnaître que **les questions de genre et les relations entre les sexes** sont les facteurs clés à prendre en considération pour l'aménagement et le développement des espaces urbains.
- Reconnaître que la ville reflète du point de vue spatial des **caractéristiques sociales, économiques et historiques** particulières correspondant à la situation locale des femmes dans toute sa spécificité.
- Reconnaître que les espaces urbains reflètent les relations de puissance qui déterminent les comportements des hommes et des femmes et les différences qui se manifestent dans leur existence.

- Reconnaître que les espaces publics urbains sont aménagés en règle générale suivant une **conception traditionnelle de la famille** et une **division traditionnelle du travail** entre les femmes et les hommes (les hommes utilisant l'espace public comme travailleurs, les femmes comme gardiennes et ménagères chez elles et dans les espaces privés). En outre, la conception et l'aménagement sécuritaires pour les femmes encouragent l'adoption de mesures qui visent à modifier l'organisation spatiale de manière à refléter l'évolution des rôles des femmes et des hommes dans la société.
- Reconnaître que les **craintes des femmes sont fondées sur la réalité** (rapports entre les sentiments de peur et les situations de violence subie) et que les femmes savent quand et où elles ne se sentent pas en sécurité dans les villes et pourquoi.
- Servir de facteur utile **d'amélioration de la qualité de la vie urbaine et communautaire** et d'atténuation de la peur et de la victimisation des femmes.
- Reconnaître que la non-utilisation par les femmes de certains espaces publics au motif qu'ils ne sont pas sécuritaires entraîne une insécurité croissante pour les femmes et **les autres usagers**. La conception et l'aménagement d'espaces publics pour les femmes sont par conséquent un facteur puissant **d'amélioration de la qualité de la vie urbaine et communautaire pour tous**, et d'atténuation des craintes et de la victimisation des femmes.
- Encourager le droit à la ville et à la citoyenneté des femmes comme **condition de l'établissement de villes et de communautés équitables et durables**.

2-Un aménagement urbain inclusif et garant de l'égalité des genres

LES POINTS MARQUANTS

- *L'urbanisme et l'aménagement urbain façonnent notre environnement, lequel détermine nos modes de vie, de travail, de loisir, de déplacement et de détente.*
- *De tout temps, les villes ont été conçues et aménagées pour les hommes et par les hommes. Elles tendent à refléter les rôles traditionnellement dévolus aux deux sexes et fonctionnent mieux pour les hommes, valides que pour les femmes, les minorités de genre et les personnes handicapées.*
- *Une nouvelle publication tente d'apporter des réponses à des interrogations importantes : comment concevoir et aménager des villes faites pour tous ? À quoi ressemblerait une telle ville et comment faire pour l'inventer ?*

La « ville pour tous » ne verra pas le jour sans un processus d'urbanisme sensible aux questions de genre.

CONCLUSION GENERALE :

« Si nous rendons l'espace plus confortable et attractif pour les femmes, il le sera pour tout le monde »

— Laura De Hesselle, Monde qui bouge, 2013

Les recherches et les analyses de terrain menées dans ce mémoire nous ont permises de comprendre comment l'aménagement des espaces publics fonctionne à Oran et en Algérie, ainsi que d'évoquer des pistes de réflexions pour des aménagements plus égalitaires.

Inclure la géographie de genre dans l'aménagement de l'espace public demande aujourd'hui plusieurs éléments.

Il faut tout d'abord axer les diagnostics vers des perspectives prenant en compte le genre, mais le développement de ces diagnostics ne doit pas cibler uniquement les femmes. Sachant que les PMR sont la catégorie la plus exclue de la société.

Il faut ensuite que les aménagements imaginés et créés selon le genre entrent dans cette même optique. Les nouveaux aménagements doivent permettre d'expérimenter des schémas sociaux, spatiaux et temporels différents et permettre aux femmes et hommes de sortir des rôles sociaux qui les caractérisent, pour revenir à leurs sentiments individuels. Il faut ainsi penser diversité, plutôt qu'usages exclusifs et privilégier la flexibilité et la polyvalence des lieux plutôt que de les figer dans des fonctions.

Ces nouveaux schémas doivent chercher à intégrer les populations locales dans les processus de préfiguration et de conception, mais aussi à leur permettre de s'investir dans les nouveaux aménagements par le biais de nouveaux groupes sociaux et associations.

Les hypothèses de projection et les réflexions apportées dans ce mémoire pourraient être développées sur d'autres projets d'aménagement, mais il faudra toujours se reporter au contexte dans lequel s'insèrent les projets. Chaque aménagement correspond à un public différent, ainsi qu'à une typologie d'espace qui caractérise et crée la diversité des espaces publics disponibles aujourd'hui.

Si l'instruction a contribué à l'émancipation de la femme, le mode urbain et l'espace public est perçu comme élément équivoque pour la femme. Dont elle ne peut pas en tirer considérablement profit.

En effets, les espérances et les besoins d'une femme Algérienne en général et l'Oranaise en particulier, sont encore basaux, qui ne sont pas exclusivement destinés à elle. Et donc, ne nécessitent aucun aménagement réfléchi ou inclusif. Puisque, la femme Algérienne manque de sensibilité proportionnellement à sa cause, en comptant d'une autre part son considérable ignorance en matière d'aménagement de genre, en conclusion on parvient à expliquer que la ville rêvée par la femme Oranaise n'est pas similaire à la ville rêvée par la femme occidentale.

Une ville inclusive fonctionne mieux pour tout le monde. Une ville dans laquelle les femmes, de tous âges et capables de se déplacer facilement et en toute sécurité, de participer pleinement

CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme

au marché du travail et à la vie publique, et mener une vie saine, sociable et active est une ville qui améliore la vie de tous. Une ville dont les femmes aient la capacité de bénéficier pleinement l'inclusion sociale et économique est une ville qui accélère le progrès pour tous.

« L'espace urbain est intimement lié à une formation sociale »

Martial Fauteux 1977

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES :

- BENKADA Saddek, 2019. Oran 1732-1912. CRASC ORAN.
- Metaïr K., 2003. Oran face à sa mémoire. Edition Bel Horizon.
- Guide référentiel, Octobre 2019. Genre et espace public. Paris.
- Hendbook for gender inclusive urban planning design, 2022.
- Nicole Van Emis, 2016. La place des femmes dans l'espace public.
- BAUMANN Pauline, 2019. Genre et espace public des villes pour toutes et tous.

THESES ET MEMOIRES :

- BIAROTTE E.L., 2012. Femmes et ville à Montréal.
- LOÏC Jacob, 2020. Peut-on combattre les stéréotypes de genre par l'aménagement de l'espace public.

WEBOGRAPHIE :

- Oran, une ville algérienne reconquise, un centre historique en mutation.

<https://journals.openedition.org/anneemaghreb/472?lang=ar#:~:text=Oran%20est%20a%20ins%20en%20voie,Giovanoni%20dans%20les%20ann%C3%A9es%201920.>

- Et si la ville était une femme ?

<https://www.pavillon-arsenal.com/fr/signe/12242-et-si-la-ville-etait-une-femme.html>

- La ville comme espace politico-symbolique.

<https://www.cairn.info/revue-langage-et-societe-2001-2-page-105.htm#:~:text=Du%20point%20de%20vue%20discursif,ceux%20qui%20constituent%20l'urbain.>

- Femme, sexe, genre.

<https://www.cairn.info/femmes-genre-et-societes--9782707144126-page-13.htm#:~:text=Les%20femmes%20sont%20un%20genre,d%C3%A9bordent%20le%20monde%20des%20humains.>

- Stéréotypes de genre dans la pratique de l'urbanisme.

<https://www.cairn.info/revue-travail-genre-et-societes-2015-1-page-67.htm#:~:text=Dans%20le%20domaine%20de%20l,n%C3%A9cessit%C3%A9%20de%20combler%20des%20manques.>

- Penser la métropole avec le genre.

<https://www.cairn.info/revue-travail-genre-et-societes-2015-1-page-49.htm#:~:text=Il%20s'agit%20de%20montrer,des%20femmes%20%C3%A0%20la%20ville.>

- Rêver la ville. Voyage au pays des villes rêvées : l'oniropolis, l'utopia, la virtuapolis, la cyberpolis, la futurapolis.

<http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.html?id=Temis-0076392>

- Durable mais inégalitaire : la ville.

<https://www.cairn.info/revue-travail-genre-et-societes-2015-1-page-29.htm>

- Manuel pour un aménagement urbain inclusif et garant de l'égalité.

<https://www.banquemondiale.org/fr/topic/urbandevelopment/publication/handbook-for-gender-inclusive-urban-planning-and-design>

TABLE DE FIGURES

Figures 01 : Initiatives d'aménagements urbains dédiés à l'émancipation des femmes et diffusion à l'échelle globale par Lucie Bariotte.

Figures 02 : Représentations de la ville.

Figure 03 : Carte géographique de la ville d'Oran.

Figure 04 : Carte de l'arrière-pays oranais 1855.

Figure 05 : Plan topographique d'Oran.

Figure 06 : Carte topographique des Djebels d'Oran.

Figure 07 : Les ravins d'Oran.

Figure 08 : Carte de la montagne de Murdjajo.

Figure 09 : Coupe de profil de la montagne de Murdjajo.

Figure 10 : Carte topographique des Djebels d'Oran 1535.

Figure 11 : La configuration de la muraille de fortification d'Oran pendant l'époque espagnole.

Figure 12 : Plan d'une caserne de l'occupation espagnole.

Figure 13 : Plan d'une maison individuelle de l'époque espagnole à Oran.

Figure 14 : Les forts d'Oran de l'occupation espagnole.

Figure 15 : Plan d'Oran 1757.

Figure 16 : Carte des quartiers d'Oran de l'époque espagnole.

Figure 17 : Configuration des quartiers d'Oran de la 2^{ème} occupation espagnole.

Figure 18 : Les places d'Oran durant l'occupation espagnole.

Figure 19 : Mosquée de Karguentah 1980.

Figure 20 : Mosquée de Pacha de la rue de Philippe.

Figure 21 : Plan d'Oran actuel.

Figure 22 : Carte de situation géographique d'Oran.

Figure 23 : Carte des quartiers de résidences à Oran des femmes interrogées.

Figure 24 : Carte des quartiers attractifs à Oran selon les femmes interrogées.

Figure 25 : Carte des quartiers répulsifs à Oran selon les femmes interrogées.

Figure 26 : Des femme installées tranquillement sur des bancs.

Figure 27 : Toilettes publics pour les femmes.

- Figure 28 : Toilettes publics pour les PMR.
- Figure 29 : Une signalétique piétonne à Paris.
- Figure 30 : Les panneaux de rues pour les femmes.
- Figure 31 : Un parcs de jeux d'enfants mixtes.
- Figure 32 : Un boulevard à Vienne le soir.
- Figure 33 : Une plaque signalétique à Vienne.
- Figure 34 : Modélisation 3D d'un parc aménagé pour tou.te.s.
- Figure 35 : Toilettes publiques pour tou.te.s.
- Figure 36 : Accessibilité de la voirie et de l'espace public pour PMR.
- Figure 37 : Mobilier urbain (TC) moderne.
- Figure 38 : Modélisation 3D d'un hôpital moderne.
- Figure 39 : Installation des Benne de recyclage.
- Figure 40 : Végétalisation de l'espace urbain.
- Figure 41 : Signalisation routière (cyclable- piétonne).
- Figure 42 : Eclairage optimisé dans l'espace public.

TABLE DE MATIERES

INTRODUCTION GENERALE.....	4
CHOIX DU TERRAIN.....	6
PROBLEMATIQUE.....	7
LES HYPOTHESES.....	10
OBJECTIFS DE L'ETUDE.....	11
METHODOLOGIE DE RECHERCHE.....	12
DEFINITION DES CONCEPTS.....	13
CHAPITRE 01 :	
• Itinéraire d'une métropole régionale : Oran.....	23
• Genèse : évolution du site urbain.....	30
• La transition historique de la ville d'Oran.....	32
CHAPITRE 02 : Quelle perception de la ville par les femmes entre rêve et réalité.	
• Introduction.....	53
• Explication des résultats d'enquête.....	55
• Les résultats de l'enquête.....	58
• Conclusion.....	88
CHAPITRE 03 : Mieux aménager la ville selon la femme	
• Mieux aménager les villes :	
- Exemple thématique N°01 : France.	
- Exemple thématique N°02 : Belgique.	
- Exemple thématique N°03 : En Europe et à l'international.	
- Exemple thématique N°04 : Autriche.	
• Les suggestions d'aménagement possible à Oran.	
• Les besoins et les désirs selon le genre.	
CONCLUSION GENERALE.....	111