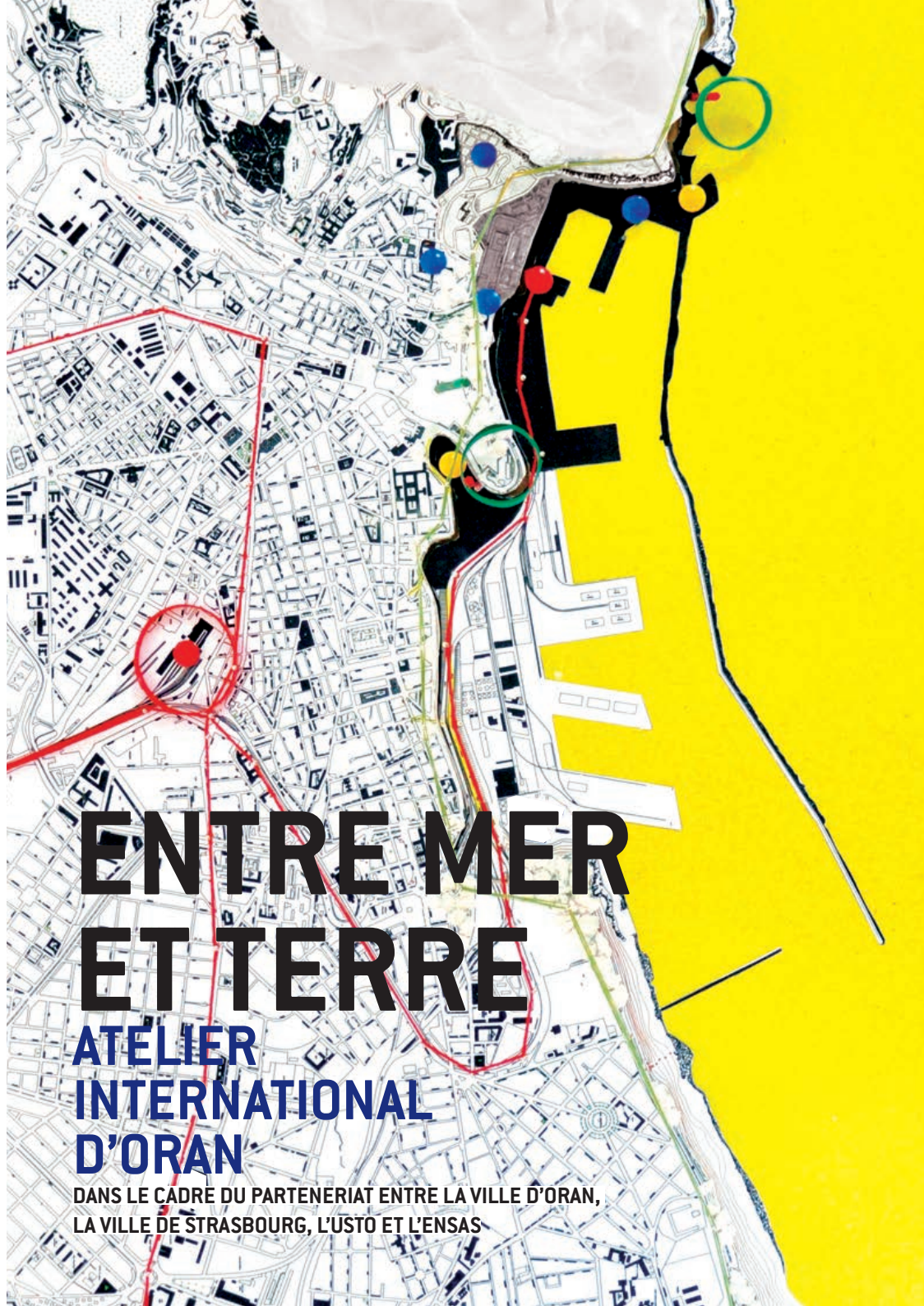




ENTRE MER ET TERRE

ATELIER
INTERNATIONAL
D'ORAN

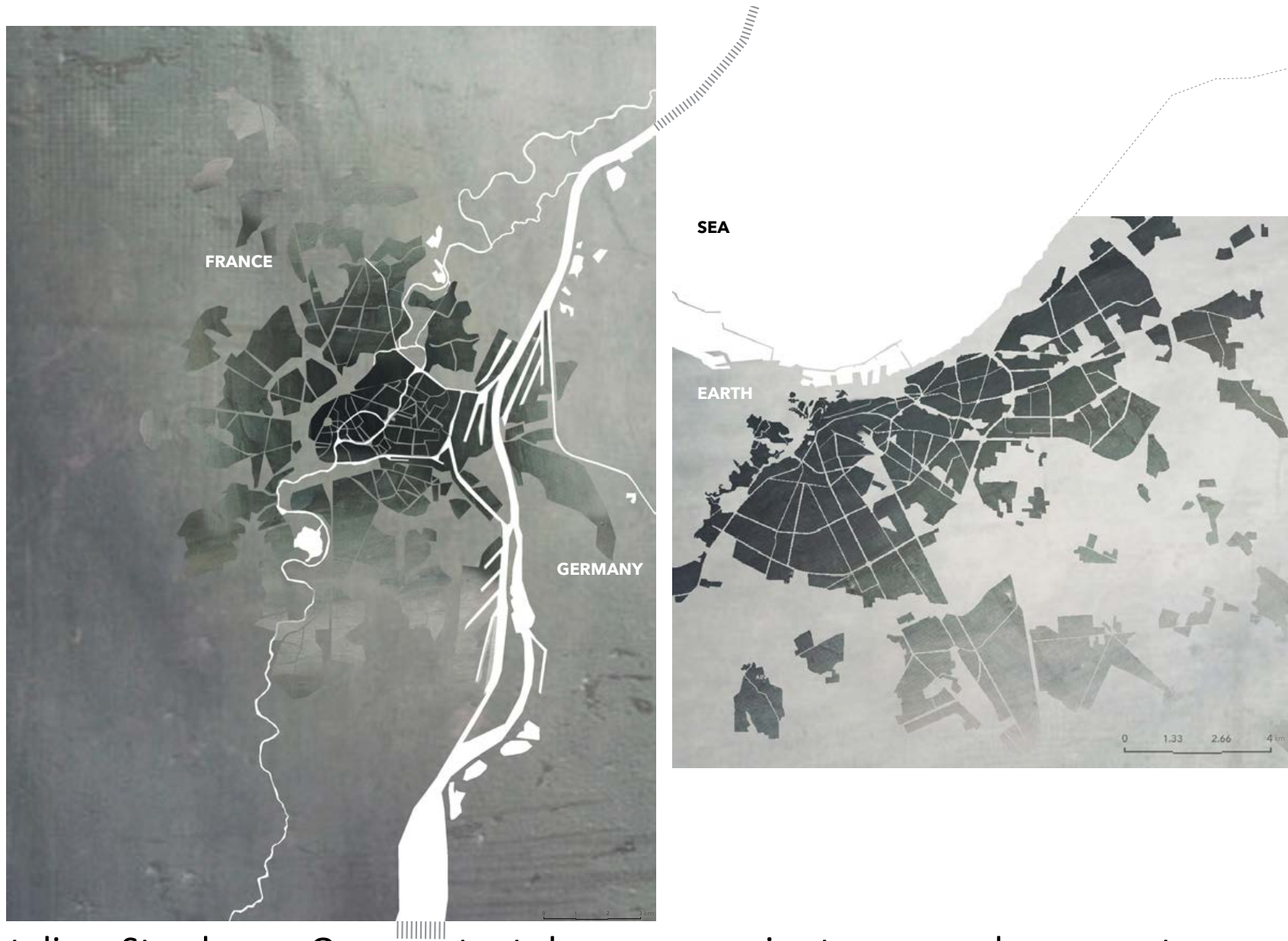
DANS LE CADRE DU PARTENERIAT ENTRE LA VILLE D'ORAN,
LA VILLE DE STRASBOURG, L'USTO ET L'ENSAS

Les enjeux urbains à Oran Volker Ziegler

12 décembre 2019

Association Rue Méditerranée / Hang'Art
Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg

VILLE / EAU

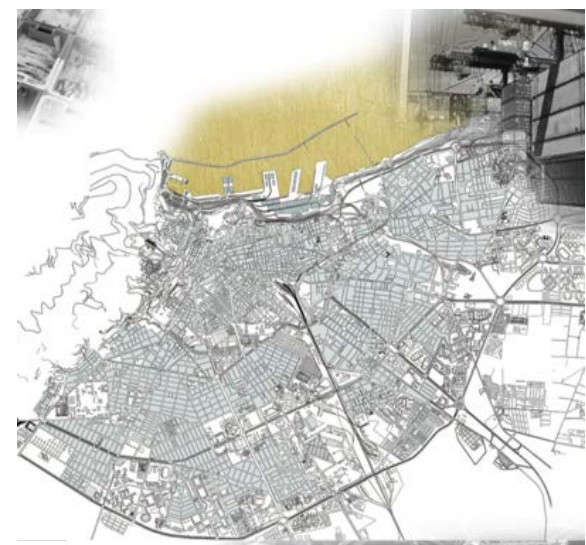
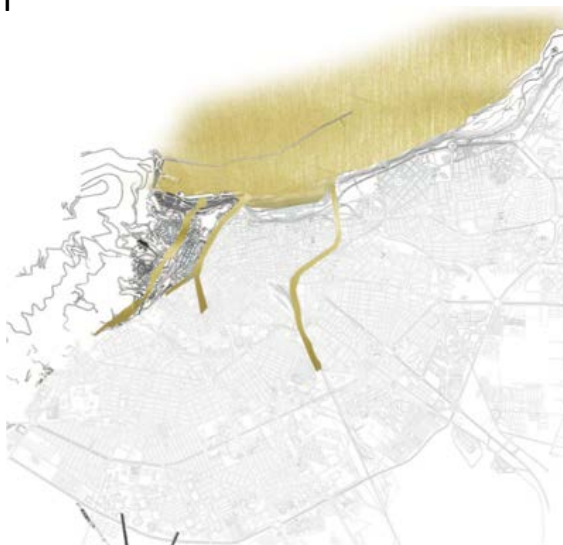


Les ateliers Strasbourg-Oran portent dans un premier temps sur les rapports complexes qu'entretiennent ces deux villes avec l'eau : Strasbourg, ville distante du Rhin mais qui voit son devenir comme métropole sur les deux rives du fleuve – Oran, port méditerranéen qui doit requalifier son rapport à la mer.

Strasbourg



évolution



Oran



STRASBOURG



1963

ORAN



1948

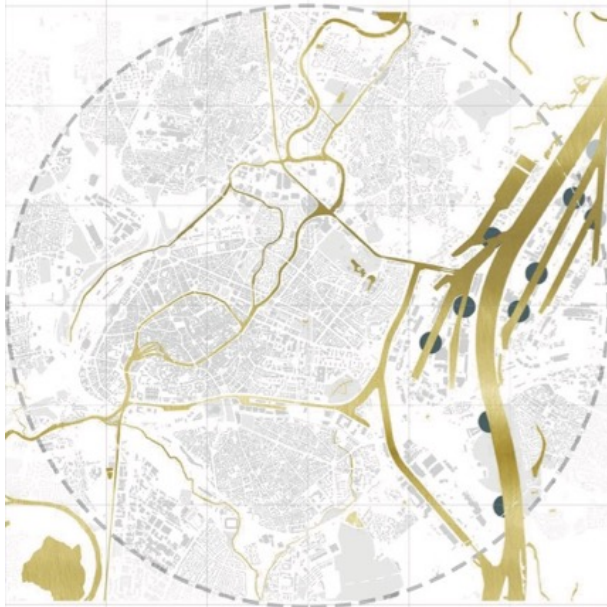


2016

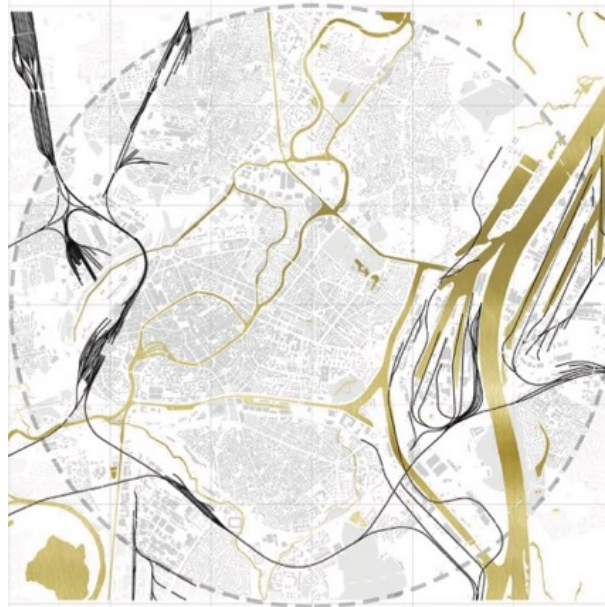


2015

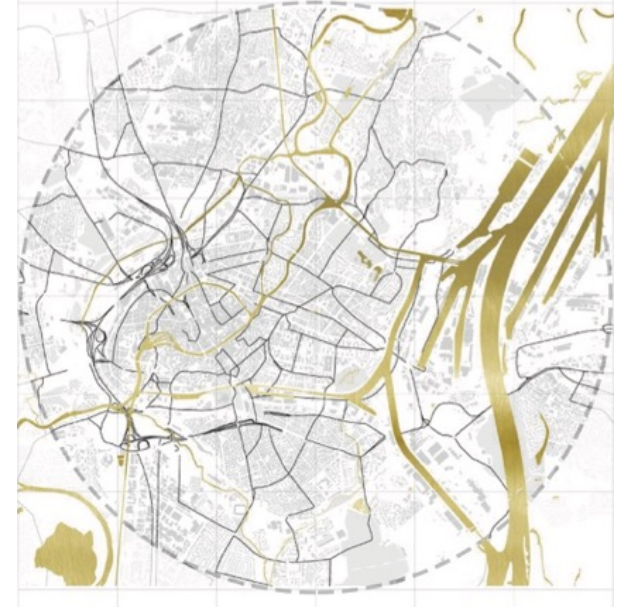
Strasbourg



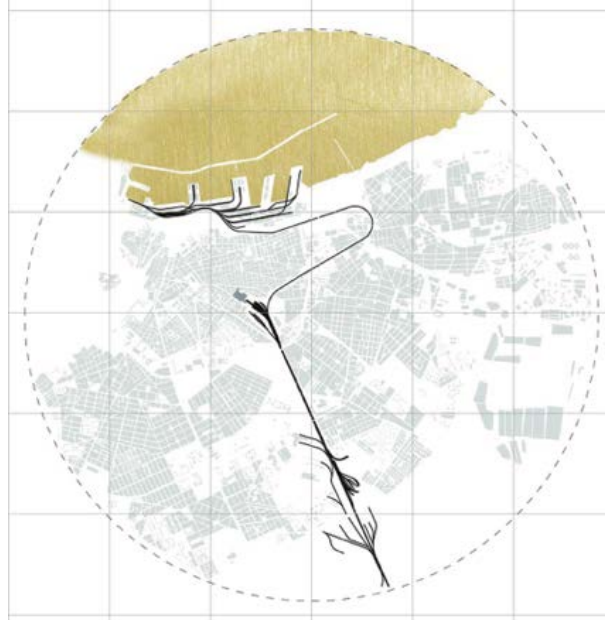
activités portuaires



réseau ferré



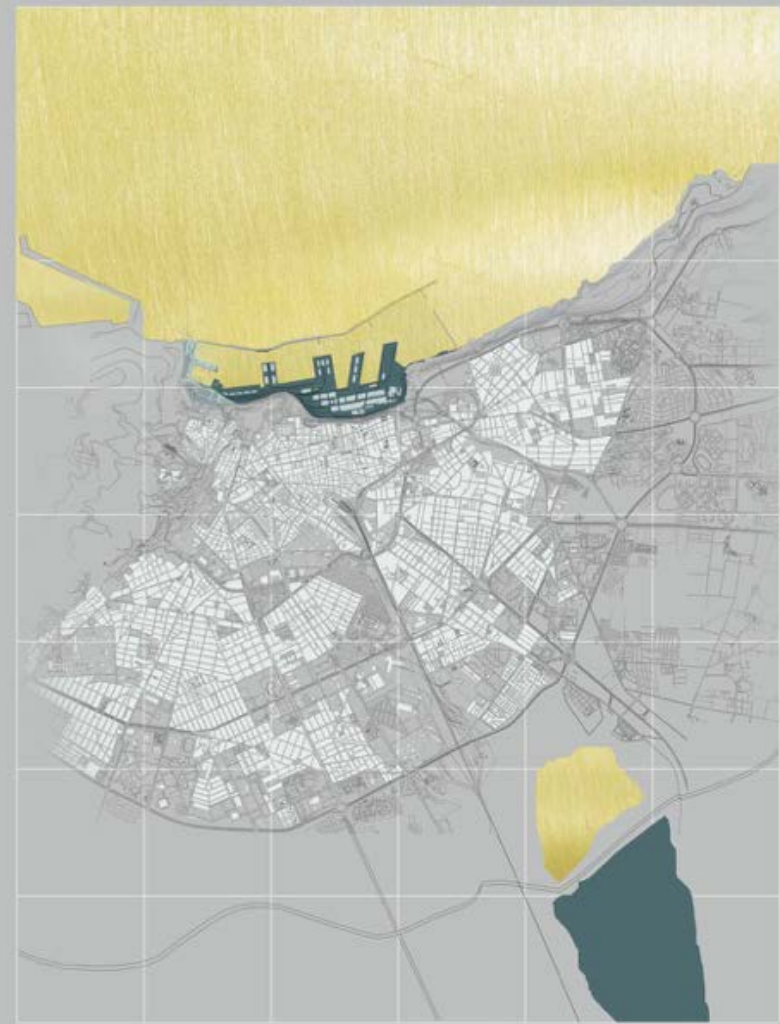
réseau routier



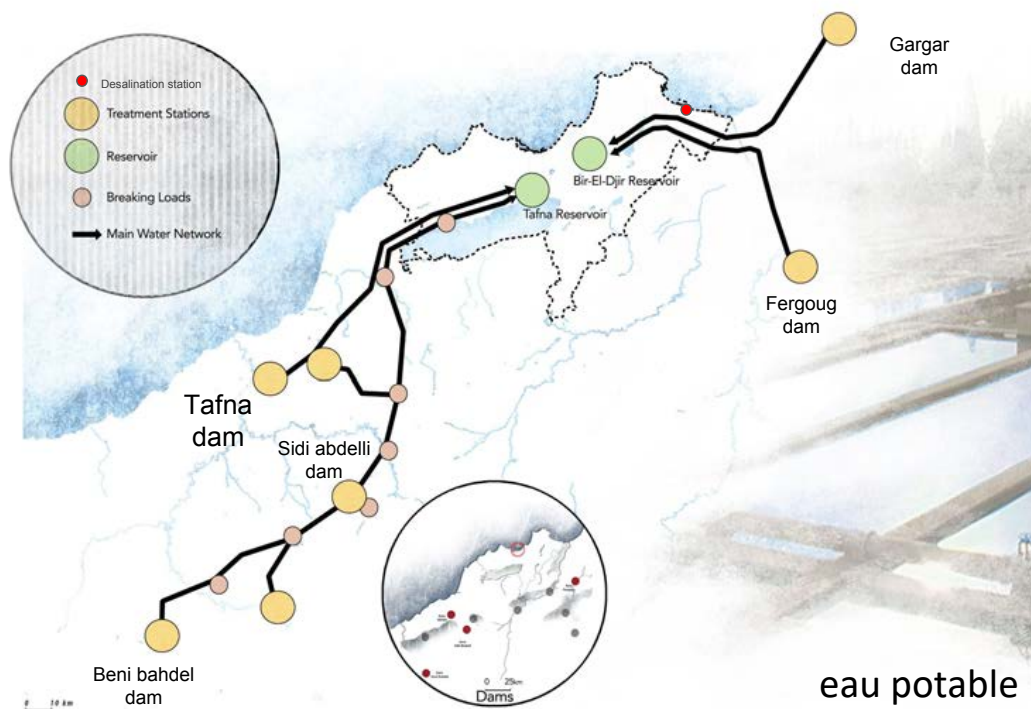
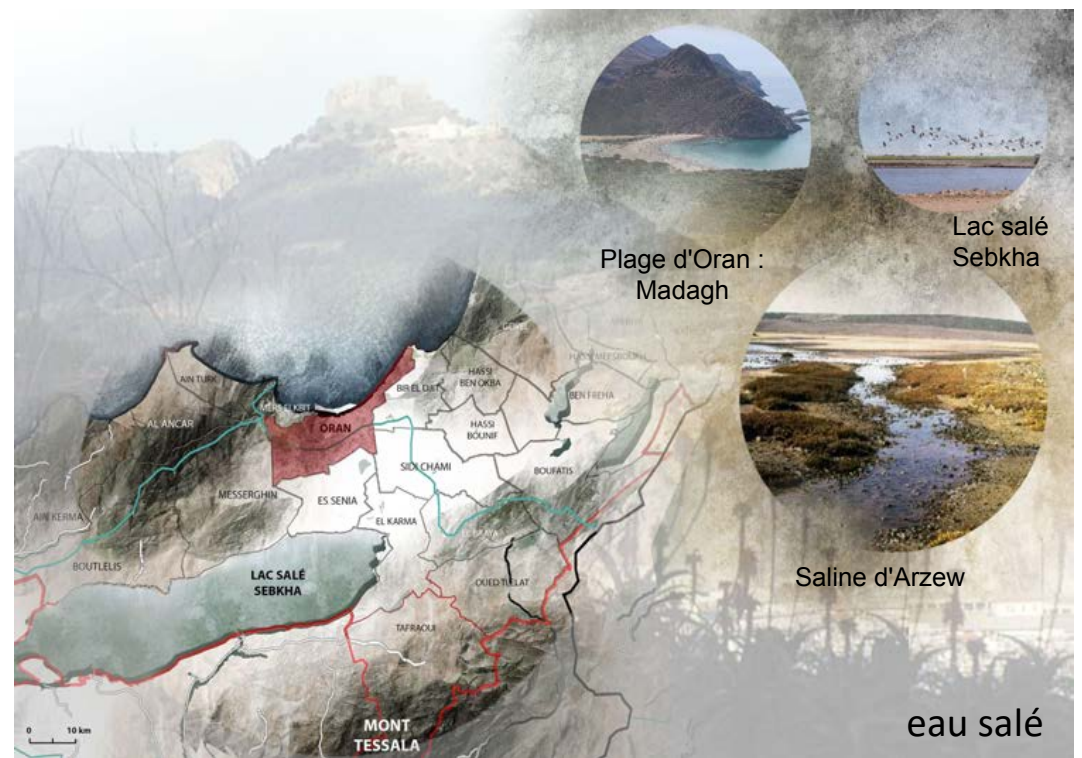
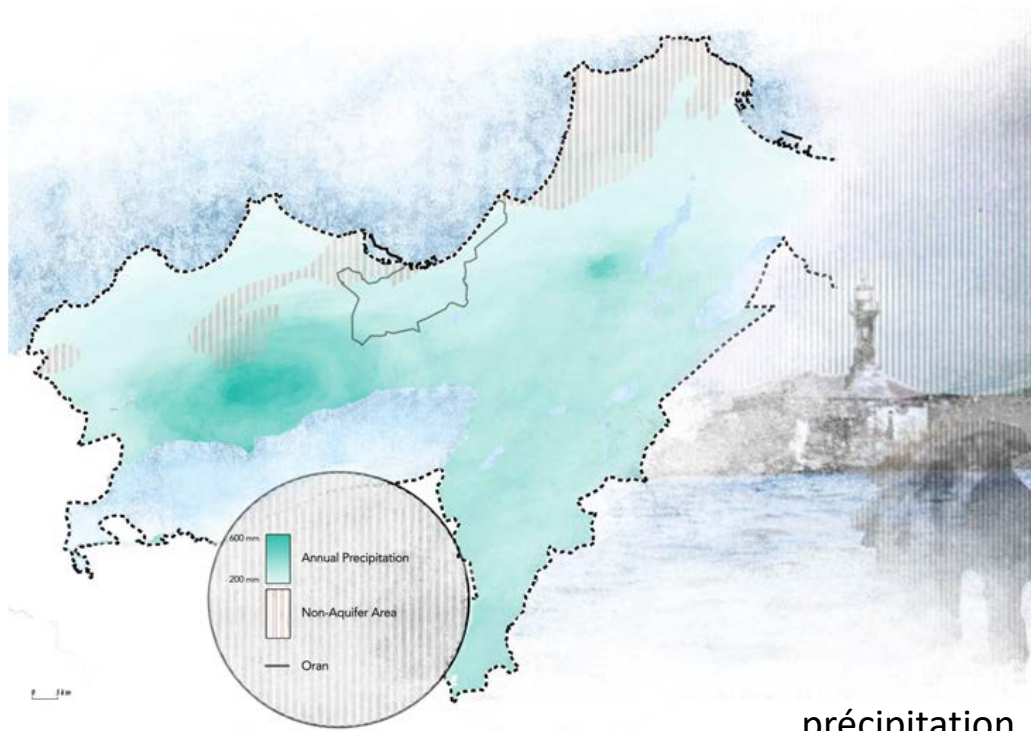
Oran



Strasbourg



Oran



L'ATELIER STRASBOURG-ORAN 2016-17



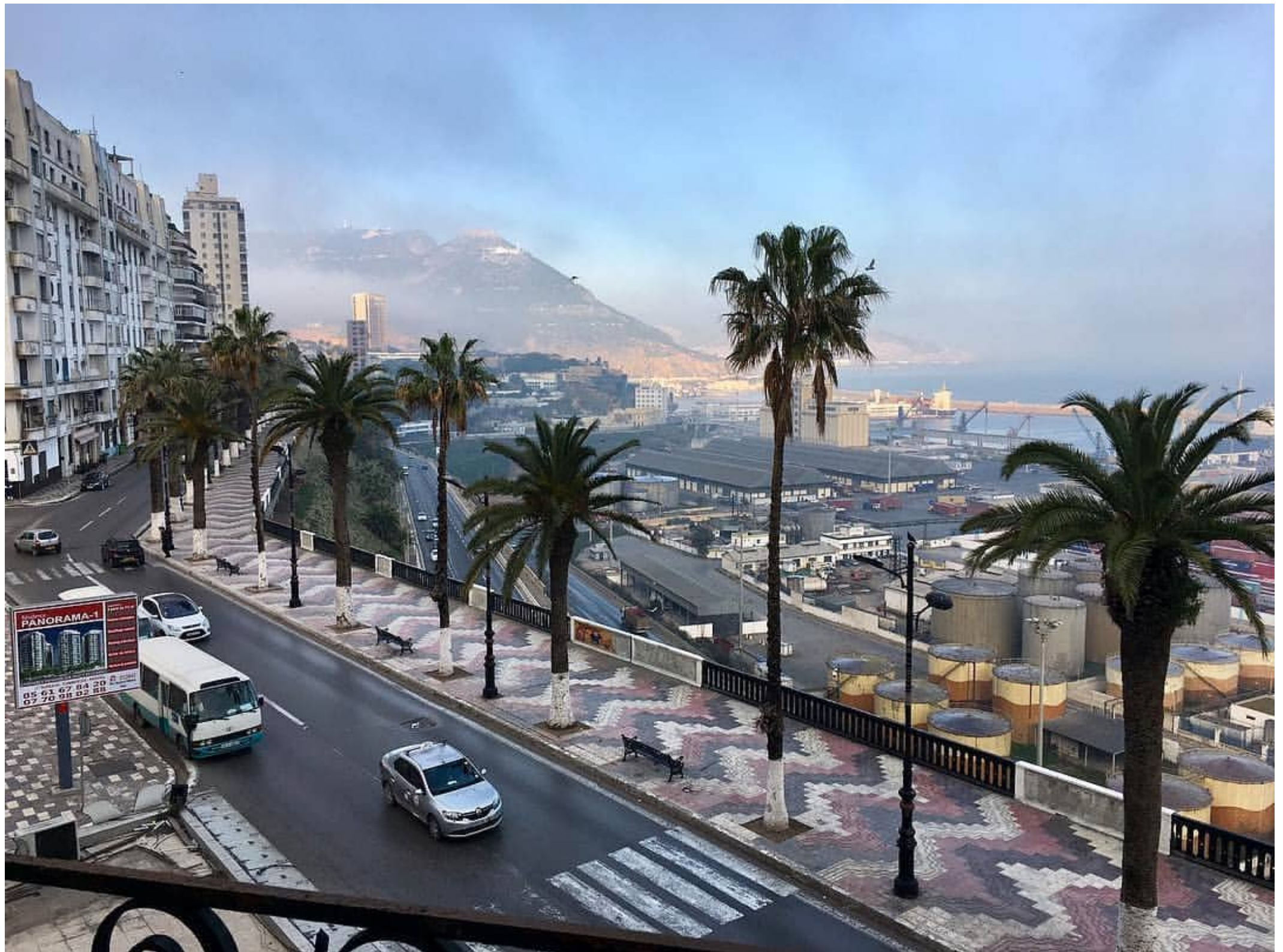
Patrimoine, identité et développement

L'atelier pose la question de la mémoire urbaine, de l'identité méditerranéenne et du développement métropolitain d'Oran, 2^e ville d'Algérie, dont la beauté du site et le patrimoine bâti, paysager et culturel ont été entamés par les urbanisations récentes, et dont le rapport à la mer a été altéré par des infrastructures portuaires et routières.

Articulant différentes échelles d'intervention, de l'architecture au territoire, l'atelier propose une approche transversale des problématiques urbaines, patrimoniales, socio-économiques, paysagères et environnementales.



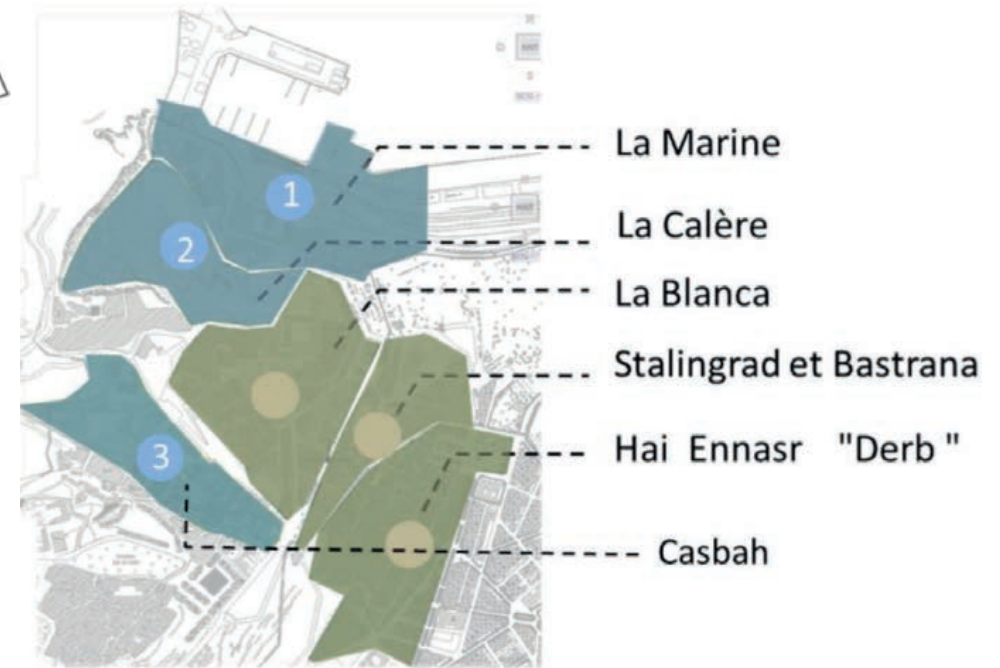
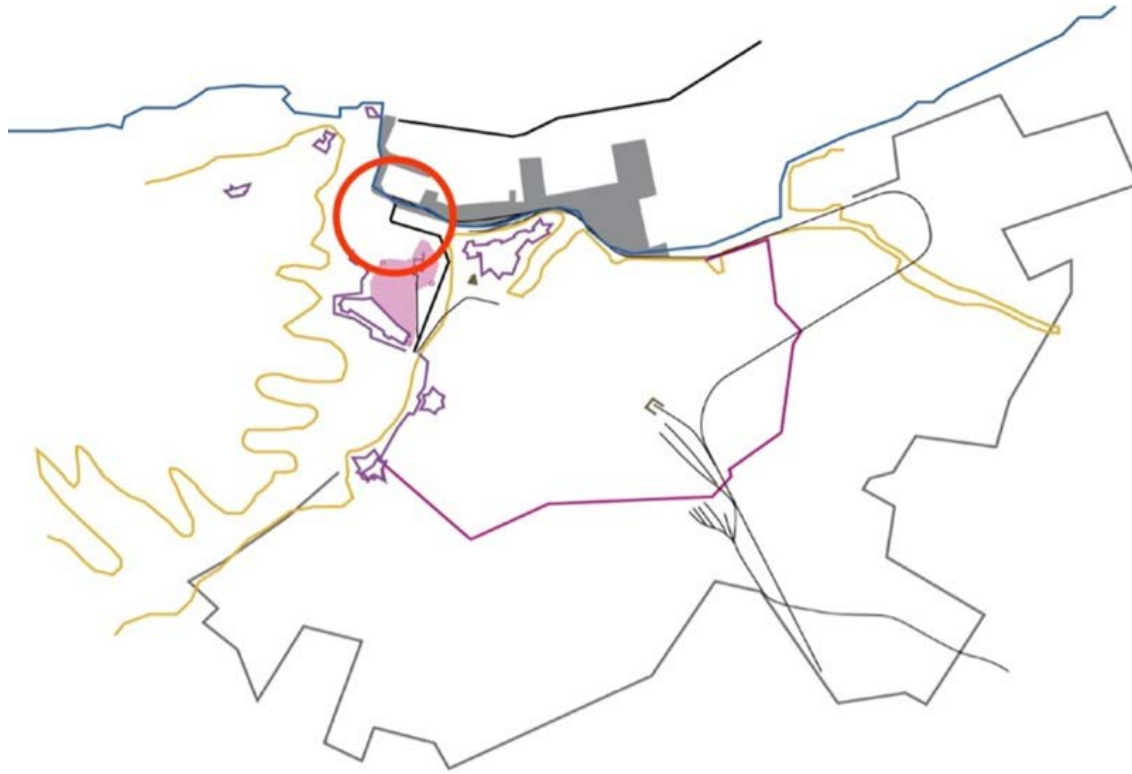




PANORAMA-1
05-61 67 84 20
07 70 98 02 88

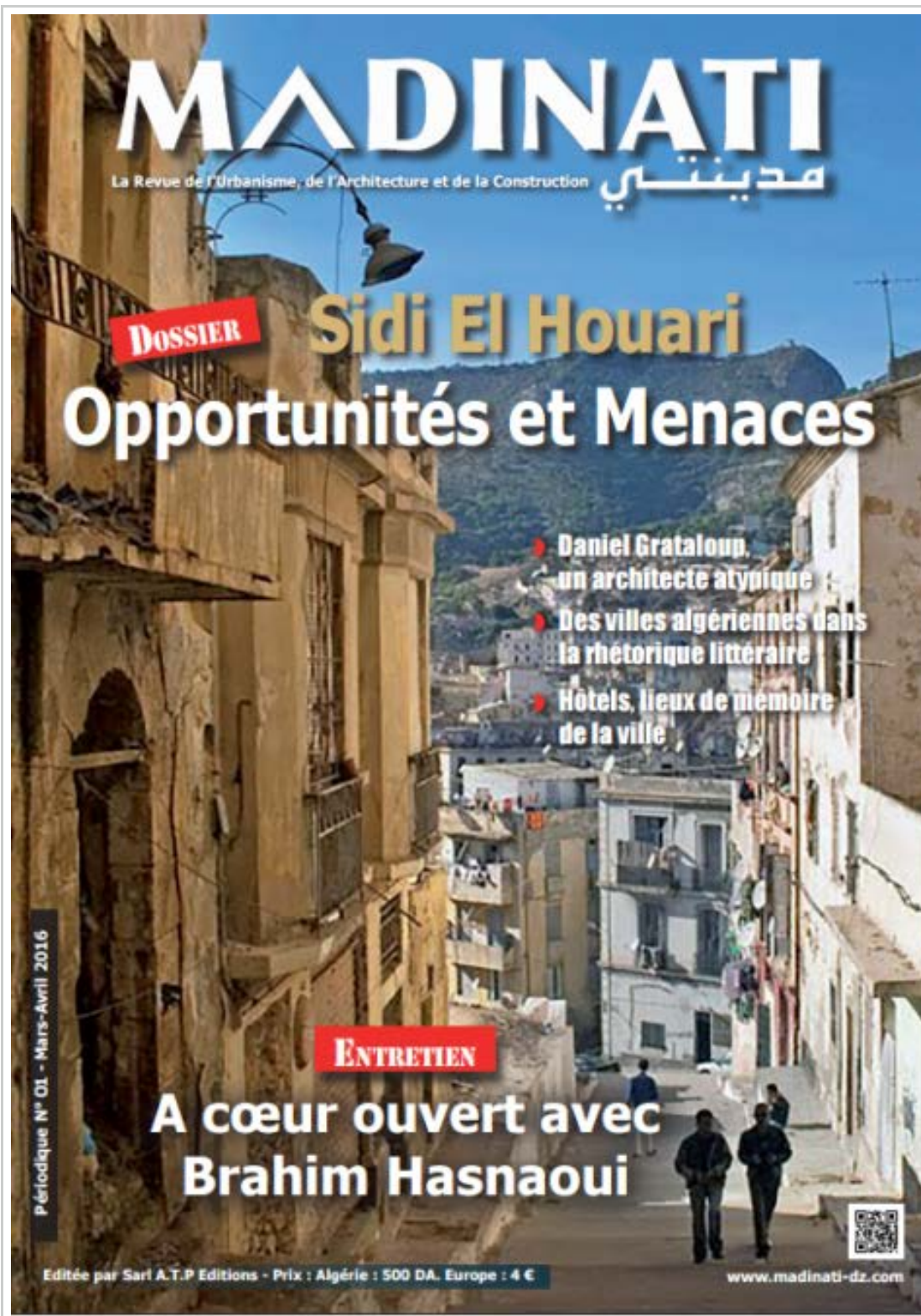
[illegible]

SITE D'ETUDE – LE VIEIL ORAN, SIDI EL HOUARI



Le site envisagé pour l'atelier se trouve le long du Ravin Ras El Aïn jusqu'au port de pêche, au pied de la forteresse de Santa Cruz, entre les quartiers « modestes » sur les flancs du Murdjadjou à l'ouest et le plateau de la ville « française » à l'est, entre la 1^{ère} rocade au sud et le port au nord.

Au sud, la topographie du ravin, jadis marqué par un ruisseau et l'agriculture descendant en terrasses vers la mer, est brouillée par l'urbanisation et de lourdes infrastructures routières qui séparent les quartiers et donnent lieu à une topographie sociale.



Sidi El Houari, « secteur sauvegardé » ?
(décret du 22 janvier 2015)

QUESTIONNEMENT



Quelle sera la méthode pour une redéfinition urbaine du site ?

Si la détérioration des patrimoines nécessite une réhabilitation soutenue et le relogement des habitants, qui sont les porteurs de l'idée de la patrimonialisation et de quelle manière la population la vit sur place ?

Comment échapper à la convoitise de la promotion immobilière qui tente d'imposer ses transformations, alors que les plans d'urbanisme proposent des démolitions lourdes (disparition de la Calère) ?

Comment maintenir et revaloriser l'ancien afin qu'ils ne soit pas remplacé par des infrastructures qui fabriqueraient autrement le site historique de la ville d'Oran ?







QUESTIONNEMENT



Comment renouer cette partie de la ville avec son site exceptionnel, et quelle stratégie de développement :

- réhabilitation du patrimoine exceptionnel et régénération de la bande portuaire,
- développement du patrimoine du quotidien (habitat, cultures agricoles),
- développement de l'économie locale et de ses ressources (circuits courts, environnement, eau) ?

Comment intégrer la question de la nature en ville (qualité de vie, îlots de chaleur), les préoccupations environnementales (qualité de l'air, protection de l'eau) et les risques naturels (pénuries d'eau) dans le développement urbain d'une ville impactée par le changement climatique ?





QUESTIONNEMENT



Comment intervenir sur l'habitat,

entre le déclin du vieil Oran (notamment l'ancien quartier israélite), l'habitat précaire sur les flancs du Murdjadjou (relogement d'env. 10.000 familles), et la construction d'ensembles d'habitat social dans les quartiers satellites en périphérie (40.000 logements à l'est et 140.000 logements au sud de la ville) ?



QUESTIONNEMENT



Comment (ré)équiper les quartiers,
et pour qui (habitants / touristes), entre le déclin des espaces publics et équipements
de quartier et les grands investissements dans la périphérie à l'occasion des Jeux
Méditerranéens 2021 à Oran ?



Stalingrad



Perle



Régence

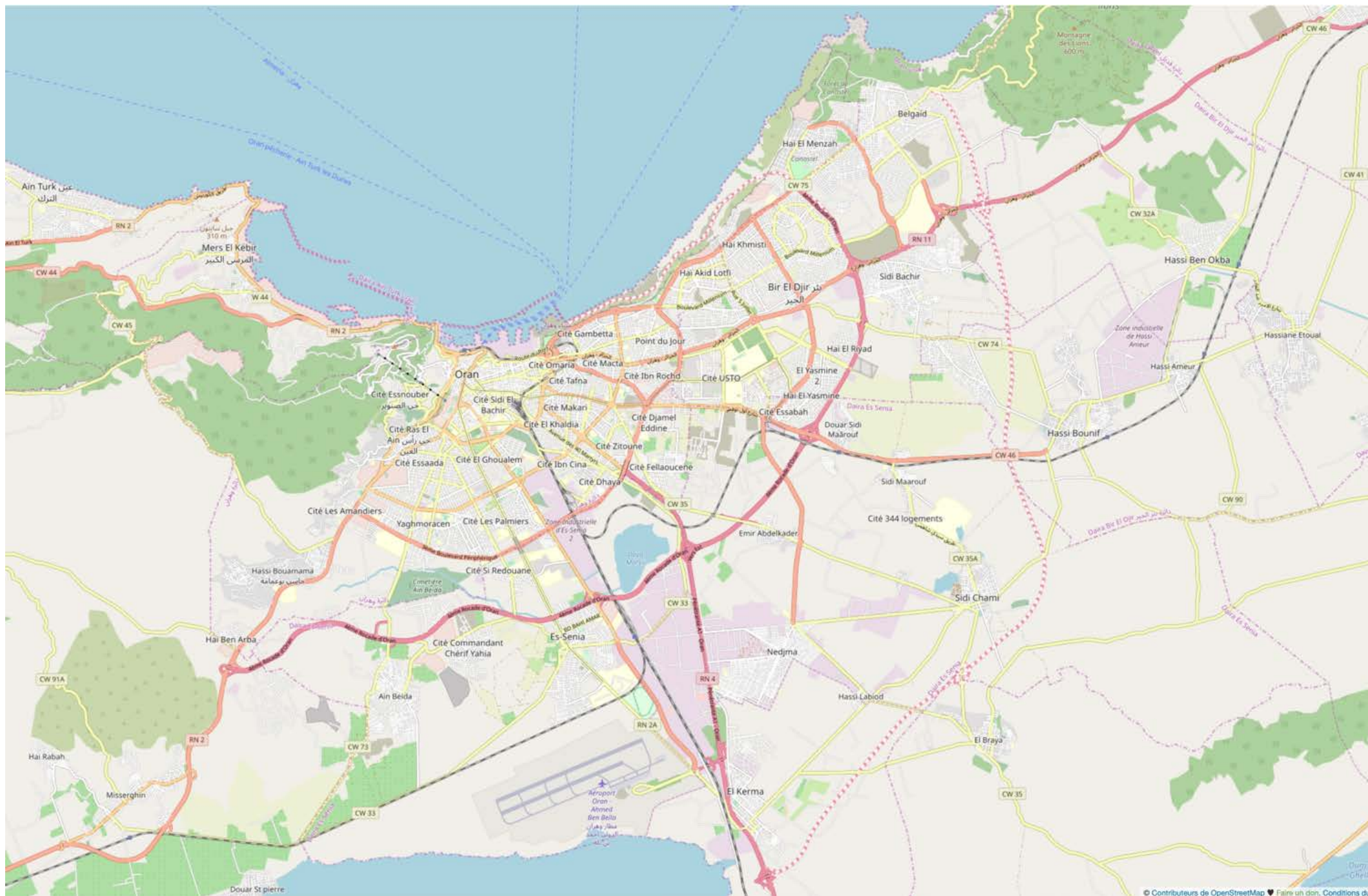


Kléber



piscine municipale







Pénétrante reliant le port à l'autoroute Est-Ouest La première tranche du projet livrée au 2ème semestre 2017

La livraison du projet de liaison entre le port d'Oran et l'autoroute Est-Ouest est prévue au cours du 2ème semestre 2017, selon le maître d'ouvrage délégué, l'Agence nationale des autoroutes (ANA).



Ph: B. H. Kouni

H. S.

L'entreprise de réalisation, le groupement algéro-turc En Sogon-Malyol, met les bouchées doubles pour s'en tenir à cette échéance, soutiennent les responsables du chantier. Ayant connu un démarrage en côte raté, début novembre 2014, enregistrant un retard cumulé de 10 mois par rapport au planning, cette grande connexion longeant la mer, entre le port commercial et de voyageurs d'Oran et l'autoroute Est-Ouest, en est actuellement à près de 50%, tout d'avancement global. Entre la visite de l'ex-ministre des TP Abdelkader Ouali le 3 septembre 2015 et celle effectuée le 28 octobre par son successeur aux commandes du secteur, Boudjemaa Telai, c'est-à-dire près d'une année plus tard, qu'est-ce qui a été fait au juste par le binôme Malyol-Engoa ? "Beaucoup !", s'empresse à répondre un responsable du BCS algéro-espagnol Setop-Lpo-Cps Ingenieros.

Certes, beaucoup a été fait, en termes de quantité, mais toute la question est de savoir si on est dans le délai ou non, sachant que le délai

contractuel est de 30 mois, rien que pour cette 1ère tranche (la plus difficile et compliquée) de 8,4 km sur un linéaire total de 26 km, consistant en un million de m³ de terrassement, 10 ouvrages d'hydraulique, un ouvrage d'art (viaduc) long de 1,2 km, 2 échangeurs, 2 tunnels en tubes dont un sur 3,1 km et l'autre en tranchée couverte de 2,5 km, ainsi qu'un ouvrage maritime sous forme de digue sur 1,7 km.

L'état d'évolution du lot maritime est à 53%, tandis que celui relatif au lot tunnel n'est qu'à 33%. Cette immense infrastructure au profil autoroutier "2 fois 3 voies" prévoit aussi plusieurs jonctions avec le réseau, notamment la 1ère et 2ème rocade à hauteur de Canastel ainsi que la RN4 qui dessert l'aéroport.

L'autoroute démarre du vieux port d'Oran, longe la côte sur 1,2 km, moyennant la réalisation d'enrochement sur mer. Initialement, il était prévu la réalisation de ce premier tronçon sur la falaise avant d'opter pour une translation avec une légère courbe vers la mer pour éviter le risque d'éboulement de fragments rocheux.

Toutefois, cette solution doit être con-

juguée avec le confortement, en parallèle, du massif rocheux pour se prémunir contre les conséquences de l'effet corrosion de ce talus abrupt. La route se déploie ensuite à l'aide d'une tranchée couverte sur la frange maritime sur 6,2 mètres seulement, offrant ainsi la possibilité d'aménagement de cette zone. Pour traverser la zone accidentée qui suit cette partie du terrain, un premier tunnel de 3,45 km est prévu. En effet, dans la tranchée couverte, les Turcs (entreprise Malyol) ont suggéré un tunnel au lieu d'un viaduc, avec comme avantage, selon eux, une diminution de la pente à 2% au lieu de 4%, assortie d'une réduction du délai. Un second tunnel de même longueur est également prévu. Il est aussi prévu la réalisation de 3 viaducs et 2 échangeurs, dont un très complexe au rond-point de Canastel, à partir duquel démarre la deuxième tranche entre Canastel et le Se Bd périphérique. Selon une première évaluation, qui ne prend pas en compte les équipements de ventilation, d'éclairage et de vidéosurveillance des tunnels et systèmes de signalisation, le coût de ce projet est estimé à près de 20 milliards de dinars.

Après une participation honorable aux Jeux paralympiques Les sportives plaident pour une prise en charge réelle des handicapés

Mokhtaria Bensaâd

Ils veulent que le regard de la société change. Ils ne veulent plus être une charge pour leurs familles. Ils veulent une citoyenneté à part entière. Ce sont ces personnes aux besoins spécifiques qui se sentent marginalisées par la société, conçue juste pour les personnes valides. Après une participation honorable aux Jeux paralympiques de Rio de Janeiro au Brésil où la délégation algérienne a remporté 16 médailles dont 4 en or, 5 en argent et 7 en bronze, les athlètes et sportives du club sportif des handicapés moteurs féminins «Ibtissama» ayant fait partie de cette délégation ont voulu sortir de l'anonymat et orienter les projecteurs sur cette frange de la société qui, malgré son handicap, arrive à faire des exploits grâce à une volonté de fer. Réunies samedi à l'hôtel Liberté, ces sportives du club Ibtissama sont venues témoigner de leur expérience à Rio et attirer l'attention des autorités locales sur la nécessité et le besoin crucial de prendre en considération les besoins de ces personnes dans tout projet d'intérêt public qui sera réalisé à l'avenir.

Les deux joueuses, Yamina et Nebya, de l'équipe algérienne de handi-basket féminin sont venues à cette rencontre, organisée par le club pour parler de leur situation, de l'expérience riche en enseignements vécus lors de leur participation aux Jeux de Rio et aussi secouer le cocotier pour que enfin les mentalités changent envers ces personnes dites handicapées.

Pour Nebya, «cette participation aux Jeux de Rio nous a ouvert les yeux sur la considération accordée à ces personnes en Europe et ailleurs. Sur leur prise en charge et surtout sur le statut d'être humain à part entière qu'on leur donne. Nous avons été éblouis de voir que des infirmes mo-

teurs cérébraux (IMC) soient présents aux Jeux de Rio pour y participer en tant que sportifs avec une prise en charge incroyable sur tous les plans. En les voyant, nous avons oublié notre handicap».

Yamina enchaine en soulignant que «nous avons été confrontées à une compétition de haut niveau. Nous avons relevé le défi avec une participation honorable. Mais au retour au pays, nous avons constaté que beaucoup reste à faire pour cette frange de la société pour l'aider à s'intégrer à être indépendantes, autonome. Nous ne voulons plus être une charge pour nos familles. Nous voulons vivre comme les autres. Il suffit juste que l'Etat pense à nous et nous facilite la vie et l'accès à tout sans avoir à recourir une aide quelconque. Nous avons vu comment les handicapés sont pris en charge dans les pays étrangers. Tout a été conçu pour leur faciliter la vie. Moyens de transport, accès à l'administration, aux soins médicaux, aux commodités quotidiennes. Tout a été pensé en prenant en considération les besoins de ces citoyens aux besoins spécifiques».

Les deux sportives reviennent sur leur situation en Algérie en expliquant que «dans notre pays, des projets sont réalisés et des infrastructures sont construites sans aucun aménagement pour aider la personne handicapée à mieux vivre et à avoir un reconfort. Se déplacer en chaise roulante, c'est difficile du fait que pour monter le trottoir ou dans un bus ou pour entrer dans une administration, c'est un cauchemar. Nous ne sommes pas libres de circuler où on veut alors qu'il existe des moyens pour nous faciliter la vie».

La présidente du club Ibtissama, Halima Seddiki, a indiqué, pour sa part, que «l'exploit de ces sportives aux Jeux de Rio, incite désormais à prendre en charge ces personnes. La volonté existe, nous avons juste un handicap physique qui nécessite une assistance sociale en fonction de nos besoins.



Strasbourg.eu
la métropole

Établissement associé
Université de Strasbourg

Strasbourg, école d'architecture
Culture

Une centaine de victimes chaque année à Oran entre asphyxies et morts Campagne de sensibilisation sur l'intoxication au monoxyde de carbone

J. Boulkraa

En s'orientant au réchauffement par gaz pour se protéger du froid, l'homme peut s'exposer à un autre danger, à savoir l'intoxication au monoxyde de carbone ou au gaz. Invisible, inodore et non irritant, le monoxyde de carbone est un gaz très difficile à détecter. Pourtant, des gestes simples contribuent à réduire ces accidents. Il s'agit d'un problème de prise de conscience. Afin de réduire les risques et prévenir ces dangers fatals, une campagne de sensibilisation s'impose autour des règles de sécurité. C'est ainsi que la Protection civile lance demain une campagne de prévention et de sensibilisation sur le danger de ce tueur silencieux. Des explications relatives aux risques d'appareils non reliés à une conduite d'évacuation (chauffage, chauffe-eau), l'obstruction des bouches de ventilation et de cheminées, la conformité des installations intérieures et des colonnes montantes et la conduite à tenir face aux dangers d'explosion et d'intoxication par le monoxyde de

carbone seront données aux élèves. Le programme tracé en coordination avec la Sonelgaz prévoit la distribution de dépliants sur le bon usage des appareils de chauffage et chauffe-eau, en associant les élèves à cette campagne de sensibilisation pour transmettre l'information à leurs proches. Aussi, une caravane sur les dangers d'asphyxie par gaz va sillonner les centres de formation et universités. Des portes ouvertes seront aussi organisées à travers les différentes unités de la Protection civile. Cette manifestation s'étalera sur une semaine.

A Oran, chaque année ces appareils sont responsables de plusieurs accidents domestiques et font une centaine de victimes entre asphyxies et morts. La majorité des accidents domestiques ont pour origine le monoxyde de carbone qui est un gaz inodore, invisible mais mortel. En raison de l'approche de l'hiver le marché des chauffages enregistre un engouement particulier de la part des Oranais. Une grande majorité d'habitations sont aujourd'hui dotées de ces appareils électroménagers qui comptent parmi

les produits les plus vendus. Toutefois, ces dernières années ces chauffages sont devenus synonymes de danger lorsqu'il s'agit de chauffage de la confection ou de chauffage sans cheminée. Dans le cadre des nouvelles mesures prises par le ministère du Commerce pour lutter contre l'entrée sur le marché national de l'électroménager d'appareils de chauffage défectueux ou ne répondant pas aux normes, une large campagne de contrôle a été lancée par la direction du commerce, en collaboration avec les services de contrôle aux frontières au port d'Oran. Tous les appareils non conformes aux normes et critères de sécurité seront interdits d'entrée sur le marché local. Si beaucoup de vendeurs ont choisi de se conformer à la loi et de ne pas vendre ces appareils, d'autres prennent le risque et proposent discrètement leur marchandise illégale, généralement dissimulée dans l'arrière-boutique. Il n'est pas difficile de trouver des chauffages sans évacuation dans des magasins de M'dina Djendi, a-t-on appris.

Partenariat USTO MB- Ecole supérieure d'architecture de Strasbourg Sept propositions pour la revitalisation du quartier de Sidi El-Houari

Sept variantes de solution urbaine pour la revitalisation du quartier historique de Sidi El-Houari (Oran) ont été proposées dans le cadre de l'atelier d'architecture animé samedi au titre des premières journées thématiques à l'Université des sciences et de la technologie Mohamed El-Bachir (USTO-MB). Sept idées majeures visant essentiellement à «promouvoir l'attractivité de ce quartier et à consolider ses ouvertures sur la mer tout en préservant la dimension de son patrimoine», ont émergé à l'issue de cette rencontre matérialisant la première action de coopération à la faveur d'une convention de partenariat entre l'USTO-MB et l'Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg (ENSAS, France), a précisé à l'APS le chef d'atelier Djillali Tahraoui. Au total, près de trente étudiants des deux établissements ont été répartis en sept groupes mixtes (sans distinction de nationalité) pour contribuer à la réflexion engagée dans le cadre de cet atelier, appuyé dix jours durant par des visites sur le terrain et des tables-rondes animées par des spécialistes algériens, a expliqué M. Tahraoui, également enseignant-chercheur à l'USTO-MB. «Les maquettes, esquisses et schémas élaborés par les étudiants portent la même suggestion mais avec des sensibilités différentes ciblant un objectif commun, à savoir

la mise en valeur de l'ambiance urbaine de Sidi El-Houari et de ses rapports à la mer», a-t-il fait savoir. Les participants se sont évertués dans ce contexte à «reconsidérer le tissu urbain de ce quartier en interprétant de nouveaux liens entre certains îlots, tout en excluant le recours à la démolition du bâti, exception faite pour les immeubles en état de ruine avancée», a indiqué M. Tahraoui. «Les solutions préconisées au terme de cet atelier constituent une contribution académique susceptible d'intéresser les acteurs urbains compétents», a-t-il fait valoir en rappelant que la prise en charge de Sidi El-Houari est prévue par la loi, sachant que ce quartier a été classé «secteur sauvegardé» en février 2015.

De leur côté, les encadrants pédagogiques de l'ENSAS, Volker Ziegler et Christian Horn, se sont félicités des bonnes conditions du déroulement des activités tenues à Oran qui ont permis de consolider l'apprentissage pratique des étudiants des deux établissements partenaires. Ils ont également estimé que le quartier de Sidi El-Houari dispose d'importants atouts à même de favoriser l'insertion de constructions modernes avec de nouvelles activités économiques, tout en préservant son identité urbaine, son patrimoine et ses rapports naturels à la mer.



Un nouveau directeur à la tête de l'Institut français d'Oran

Houari Barti

Un nouveau directeur a été installé en fin de semaine dernière à la tête de l'Institut français d'Oran par l'ambassadeur de France en Algérie,

M. Bernard Emié. La cérémonie d'installation officielle s'est déroulée jeudi dernier à l'Institut français d'Oran en marge des festivités organisées à l'occasion de la commémoration du 98^{ème} anniversaire de l'amistice de

1918. Il s'agit de M. Alain Ramette, ancien directeur de l'Institut français de Jassi (Roumanie). Il remplacera M^{me} Béatrice Bertrand qui avait assuré la direction de l'Institut français d'Oran pendant six mois.

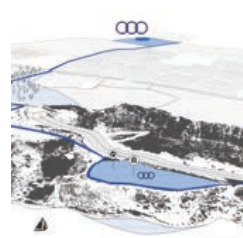
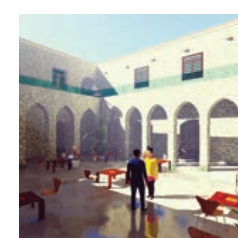
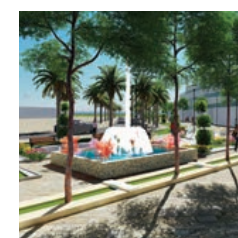
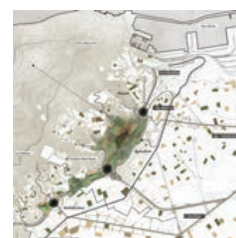
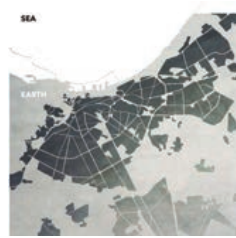
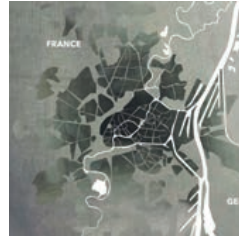
Dans un premier temps,
nous observons et tentons de
comprendre la ville d'Oran, ses
changements physiques, économiques,
sociaux. Ces observations font l'objet
d'un **mapping**.

ENTRE MER ET TERRE

WORKSHOP ET ATELIERS DE PROJET URBAIN

DE L'USTO ET DE L'ENSAS

Les travaux produits par les ateliers de projets urbains de l'USTO et de l'ENSAS dans le cadre de l'atelier international d'Oran apparaissent comme une somme de réflexions, d'approches, de thématiques et d'outils variés. Ils mettent en évidence la complexité et d'un tissu urbain riche d'un patrimoine précieux, fragmenté par des infrastructures routières, ferroviaires et portuaires et par un relief accidenté. Cette somme est un regard croisé entre Oran et Strasbourg et devient force de proposition pour désigner des futurs possibles.



ÉTUDIANTS

Université des Sciences et de la Technologie d'Oran

Walid ABDERRAHIM
Manel AICI
Ghoutia RANIA ARIDI
Amel BELOUFA
Mouna BENDAOU
Mohammed MOUSSA BENMOUSSA
Younes BOUDALIA
Fatima ZOHRA DJENIAH
Nadia DOUAH
Youcef KERFOUF
Lamis KHALILI
Sofiane MOURI
Madjda TAHRAOUI

École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg

Marion BALESTE
Cheimae CHIBANI
Floriane DOUTRE
Cécile ELBEL
Mohammed HADJIAI
Morgane JOUIN
Majda KHATMI
Wonkyu KIM
Cécile MARCUZZI
Charis NICOLAOU
Ana RAIC
Hélène RICOUP
Erick Santiago RAMOS RAMIREZ
Botao SHENG
Salima SIALA
Mariia SNIEGUR
Morgane TIRARD

ENSEIGNANTS

Université des Sciences et de la Technologie d'Oran

Sidi Mohammed EL HABIB BENKOUOLA
Djillali TAHRAOUI

École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg

Christian HORN
Volker ZIEGLER

