

La verticalisation de la ville d'Oran (Algérie) : Une géohistoire des tours

Asma Rezk-Kallah

Architecte, doctorante en architecture à l'Université Abdelhamid Ibn Badis (Mostaganem, Algérie)

Introduction

Jusqu'aux années 2000, la ville d'Oran est une ville relativement basse. Elle est marquée par ces anciens quartiers façonnés par les différentes occupations espagnole, ottomane et française. Après l'indépendance, son paysage est marqué par de grands ensembles collectifs de 4 à 5 étages appelés ZHUN (zones d'habitat urbain nouvelles) et des programmes de lotissement individuels. Seules quelques constructions de grandes hauteurs datant principalement des années 1940-1950 se dressaient au-dessus de la canopée urbaine. À la fin des années 1990, le paysage urbain de la ville d'Oran a connu une accélération de sa verticalisation suite à une conjoncture financière favorable. Cette nouvelle verticalité est localisée aussi bien dans les anciens que dans les nouveaux quartiers de la ville regroupant pour l'essentiel des projets à vocation résidentielle, portée par les acteurs privés et public. Ces tours s'insèrent dans des contextes différents avec d'un côté la ville européenne qui fut étroitement liée au site de sa construction et de l'autre les nouvelles extensions urbaines caractérisées par un développement de la ville qui a rompu avec cette tradition de valorisation du site pour se soucier d'un aspect purement quantitatif et fonctionnaliste.

Cette contribution arrive au début d'un travail de thèse. Il s'agit d'identifier les logiques de spatialisations des différentes phases de verticalisation à Oran. Cette spatialisation permettrait de comprendre la localisation des tours, mais aussi les représentations et les conflits qu'ils peuvent générer.



Vue du front de mer de la ville d'Oran construit dans les années 1950 avec les premiers immeubles hauts. En arrière-plan : la verticalisation contemporaine des quartiers centraux. Source : Walid Beghdadi (2018)

L'avènement des tours à Oran

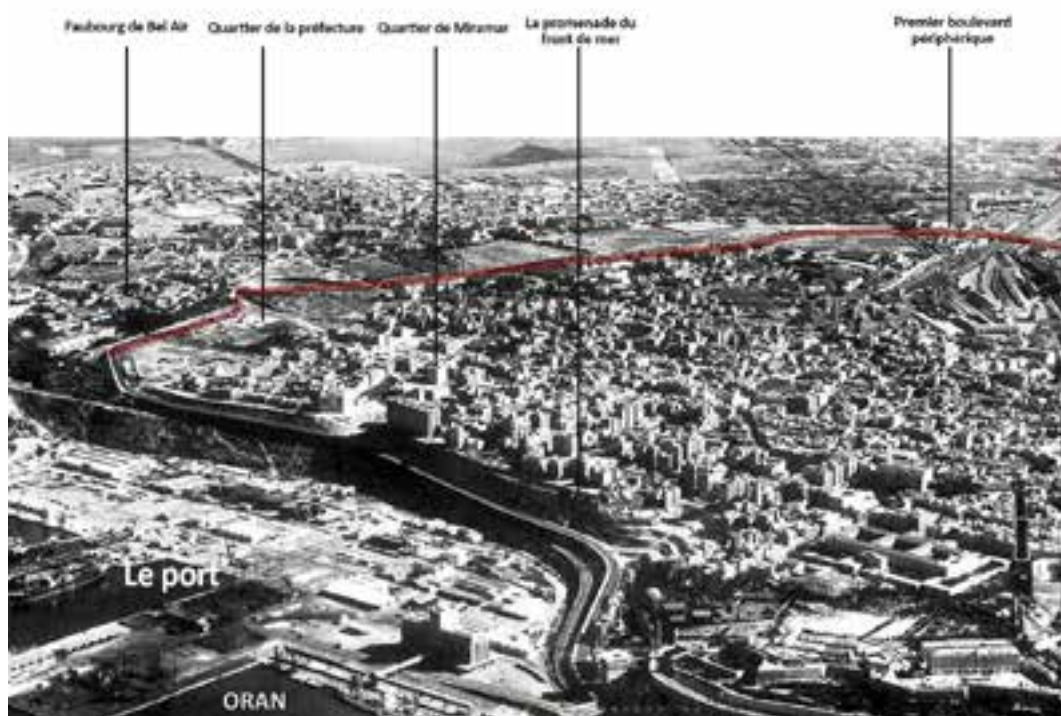
L'Algérie a été la scène de nombreuses théorisations de l'architecture moderne qui ont inspiré et nourri les débats à l'échelle nationale et internationale. Les années 1930 ont été marquées par de nombreux projets théoriques d'immeubles de grande hauteur particulièrement à Alger. Il faut souligner que l'Algérie a été une terre d'essai de nombreux urbanistes et architectes moderne. Comme en témoignent les projets proposés par Auguste Perret (1939) et Maurice Rotival (1930)¹. Mais les projets les plus emblématiques sont ceux de Le Corbusier (1931-1942) qui marquèrent des générations d'architectes et par la suite le paysage urbain algérien (Cohen et al., 2003). Malgré les nombreuses propositions, Le Corbusier ne réalisera aucun projet. L'une des raisons évoquées est que la doctrine incarnée par Le Corbusier est en contradiction avec les plans d'aménagement d'embellissement et d'extension (PAEE)² menée par les municipalités des grandes villes et avec

1 Maurice Rotival avait proposé un projet de gratte-ciel pour le quartier des affaires de la marine à Alger. Une méga structure composée de buildings de plateforme de circulation détaillée dans la revue « Les Chantiers nord-africains de janvier 1931 ». Ce projet prend pour modèle la ville de New York dont il détaillera le fonctionnement, son zoning et son quartier des affaires Wall- Street pour justifier son projet. Le Corbusier proposera lui aussi un projet très ressemblant sur le même site.

2 Les plans furent dressés conformément à la loi française sur l'urbanisme dite de « Cornudet » - 14 mars 1919, rendu applicable en Algérie par le décret du 25 octobre 1925. Cette loi est à l'origine de ce qu'on appelle aujourd'hui « la planification urbaine »..

et le plan régional d'Alger confié à Henri Prost (Almi, 2002). Ces plans reposaient sur des enquêtes minutieuses et accordés une importance particulière au contexte local, au site et à sa topographie. L'arrivée d'une équipe au sein des services d'urbanisme plus sensible à la démarche progressiste va permettre la mise en application des principes du mouvement moderne (ibid.). Les théories de Le Corbusier seront ainsi portées par ses disciples et collaborateurs (Stambouli, 2014). La réalisation la plus emblématique de ce mouvement est l'Aéro habitat (1950-1959) à Alger réalisé par l'architecte Louis Miquel. Ce bâtiment « tint un temps le record mondial de hauteur pour un immeuble d'habitation » (ibid.).

La doctrine prônée par le mouvement moderne après la Deuxième Guerre mondiale a participé à la verticalisation du paysage urbain des villes algériennes. Cette nouvelle façon de faire la ville imprégnée par la pensée moderne est aussi visible sur le paysage de la ville d'Oran.



Vue générale de la ville d'Oran (1940)

Source : <http://forgalus.free.fr/>

À Oran le début des années 1950 fut marqué par de grandes transformations urbaines dues à une embellie financière. Ces différentes opérations (dont la construction du front de mer) avaient pour objectifs la modernisation et l'embellissement de la ville, menée par le maire Fouques-Duparc. Ce dernier a affiché clairement une volonté d'attirer des populations résidentes aisées et plus de touristes. S'en est suivie une forte spéculation foncière visible sur les quartiers de Miramar et le quartier de la nouvelle préfecture avec des immeubles dépassant les 20 étages changeant le paysage de la ville (Coquerey, 1965). L'irruption de ces constructions coïncide avec l'achèvement du boulevard du front de mer (1953) et celle du premier boulevard périphérique (1950).

Suite à la forte spéculation dans l'hypercentre, les grands ensembles construits par la municipalité pour résorber le problème de l'habitat insalubre ont été construits à la périphérie de la ville (dans ces anciens faubourgs).



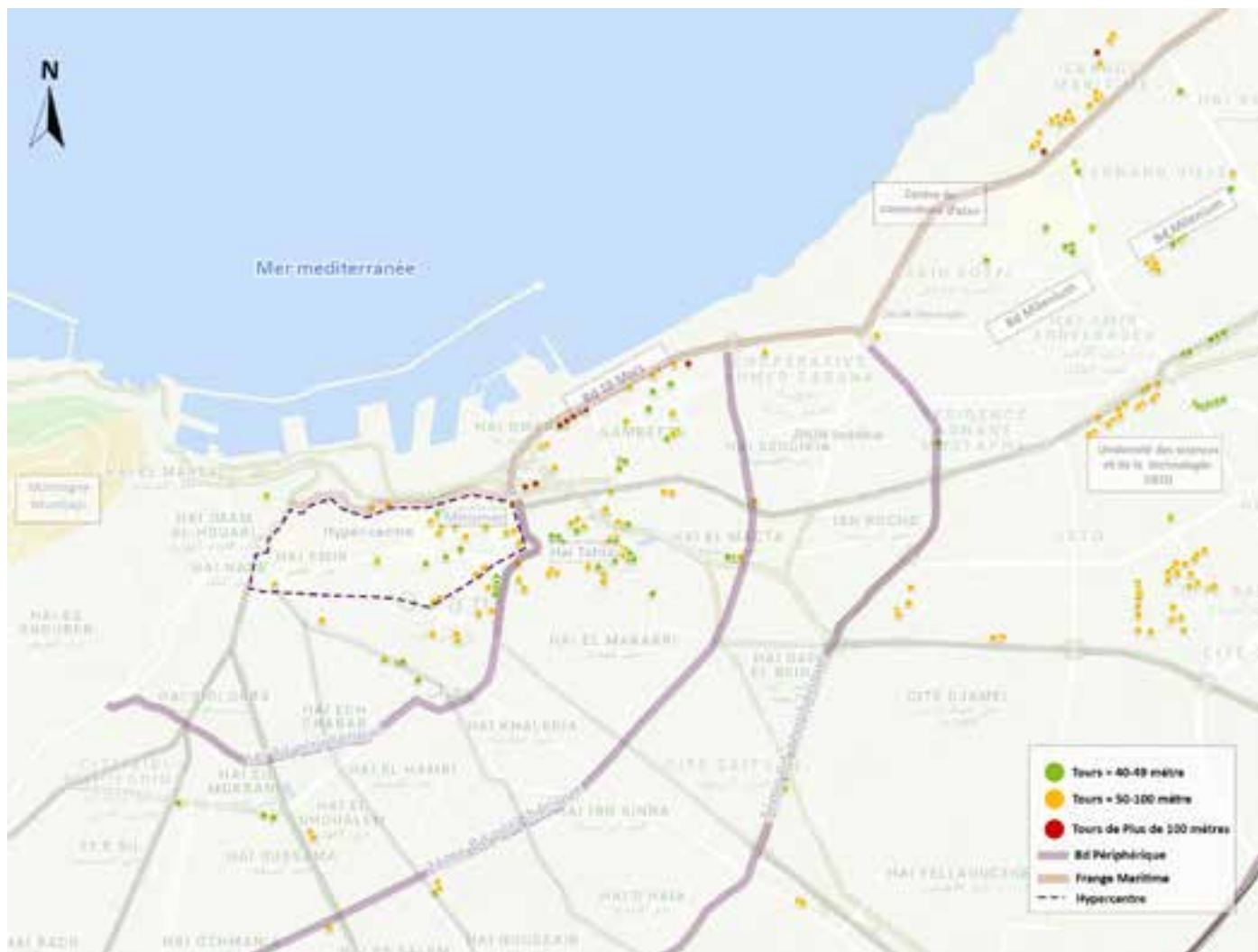
Vue générale du premier boulevard périphérique (1957). Source : <http://forgalus.free.fr/>



Le quartier de la préfecture au premier plan et le quartier de Miramar en arrière-plan marqué par la résidence Perret. Source : Walid Beghdadi (2019)

Vous consultez actuellement la version originale du texte *La verticalisation de la ville d'Oran (Algérie) : Une géohistoire des tours*, une contribution d'Asma Rezk-Kallah pour le site de valorisation du projet *High Rise*, mis en ligne en avril 2021.
<https://highriseproject.net/case-studies#GeohistoryoftowersinOran>

Dans un contexte plus global, le plan de Constantine (1959-1963)¹ fut adopté dans toute l'Algérie. À la suite de quoi la municipalité entame de vastes chantiers composés de barres et de tours imprégnés de l'idéologie fonctionnalisme. Cependant les programmes ne seront que partiellement réalisés pour cause de déclenchement la guerre de libération (1962). Au lendemain de l'indépendance, la ville ne connaîtra pas une grande expansion urbaine. Les programmes publics se sont résumés à l'achèvement des actions réalisées dans le cadre du Plan de Constantine. Il faudra attendre la fin des années 1970 pour que l'activité immobilière reprenne par le biais des zones d'habitat urbain nouvelles (ZHUN), des lotissements d'habitats individuels et des coopératives immobilières (Mouaziz-Bouchentouf, 2014, 2017).



Le recensement des tours est réalisé dans un premier temps sur la base de données Emporis. Cependant cette dernière était incomplète pour la ville d'Oran. La méthodologie employée pour compléter la carte repose sur l'outil Google-Earth pour localiser les bâtiments. Nous avons par la suite eu recours au forum skyscrapercity, page facebook et site de promoteurs ainsi qu'à l'observation directe sur site pour confirmer les informations collectées. À partir des différentes données collectées sur le terrain, ajoutées aux enquêtes menées auprès des habitants, nous avons choisi de retenir tous les immeubles ayant une hauteur minimale de 40 mètres. Ce travail a été effectué entre juin 2018 et décembre 2020.

Source : support google-map, mise en forme Asma Rezk-kallah (2021)

¹ Le plan de Constantine (1959-1963) : est un plan de relance économique et sociale. La construction de logements y tenait une place importante. Il prévoyait la construction de 200.000 logements à l'échelle nationale. Ces grandes cités construites dans l'urgence devaient allier économies de construction et rapidité d'exécution au détriment de la qualité architecturale (Mouaziz, 2014).

La verticalisation contemporaine de la ville d'Oran

Au début des années 2000, un vaste chantier de réalisation de grands ensembles urbains à haute densité voit le jour à la périphérie de la ville, à travers les divers programmes publics de logement social et promotionnel. D'un autre côté, l'arrivée de la promotion immobilière privée a marqué le paysage urbain d'Oran par la construction de tours résidentielle de moyen et haut standing (Mouaziz-Bouchentouf, 2017).

Ce retour de la verticalité s'organise soit sous forme de clusters : une concentration de tours dans les quartiers centraux, les quartiers Est et la frange maritime. Ou selon une répartition plus ponctuelle autour d'axes majeurs et dans les tissus des anciennes ZHUN. Le manque d'orientation en termes de paysage dans les instruments d'urbanisme fait qu'il n'existe pas de logique planifiée quant à leur localisation. Cependant la concentration des tours semble être déterminée par certains facteurs. D'abord selon le type d'acteur. Les projets portés par les acteurs privés s'insèrent dans les tissus à forte attractivité ou le prix des assiettes par m² est supérieur à la moyenne. La localisation près de l'hypercentre, la présence de nombreuses offres de service, les vues sur mer et la rentabilité foncière sont des facteurs ayant incité à la production de logement en hauteur par les promoteurs privé dans certains quartiers. Tandis que les projets publics qu'ils soient à caractère social ou promotionnel sont localisés à l'extérieur de la ville dans les agglomérations et communes limitrophes.



Vue du quartier de Tafna (ex. Bel Air). Quartier limitrophe de l'hyper centre, il se caractérise par une forte présence d'habitat individuelle. Ce quartier connaît ces dernières années une verticalisation accentuée. Source : Walid Beghdadi (2020)

Les quartiers de l'hypercentre et ceux limitrophes datant du 19^e siècle, limités par le deuxième boulevard périphérique, connaissent une forte pression immobilière de verticalisation. La présence de foncier recyclable apte à accueillir des projets d'une telle échelle a encouragé leur verticalisation. La densification dans ces quartiers se fait principalement au profit de constructions de petites hauteurs (hangars ou des villas avec jardin) créant de brusques changements d'échelle volumique. À noter que ces tours ne sont pas réparties de façon homogène dans l'hyper centre. La partie ouest est relativement épargnée, car son tissu urbain composé d'immeubles de rapport contrairement au quartier de Miramar à l'est de l'hypercentre ou il existe des hangars désaffectés et de l'habitat de faible hauteur.

Outre l'opportunité foncière le développement des infrastructures routières impact la distribution spatiale des tours telles que le boulevard millenium, boulevard des lions et le boulevard du 19 mars. C'est dans cette logique que la verticalisation des quartiers Est de la ville s'est développée entre le troisième et le quatrième boulevard périphérique.

Les tours dépassant les 100 mètres de hauteur sont localisées sur la frange maritime. Ce dernier est l'action ambitionnée par les autorités publiques à travers l'aménagement d'espace public, la construction d'hôtels et centre de conventions (2010), la projection d'un complexe résidentiel composé de tours « la cité de la mer » (projet non réalisé). Cette partie de la ville catalyse de nombreux enjeux pour la construction d'une image de métropole que souhaitent promouvoir les autorités. Cependant, l'action privée a pris le pas sur la planification urbaine avec des actions ponctuelles sans vision d'ensemble.



Vue générale de l'extension Est de la frange maritime.

Source : Walid Beghdadi (2017)

Conclusion

La spatialisation des tours à Oran aujourd'hui traduit l'absence d'une logique planifiée. Elle est particulièrement visible dans les quartiers centraux en proie à des transformations paysagères, mais aussi sociales. En l'absence d'orientation spatiale, les tours s'insèrent au gré des opportunités foncières et financières sans que ne soient pris en compte les contextes sociaux et morphologiques des quartiers. Ce qui ne va pas sans causer de tensions et conflits (Mouaziz-Bouchentouf, 2017). De par leur échelle les tours participent à la privatisation du volume de la ville (ombre portée, re-composition des vues) (Appert, 2016). Dès lors le paysage produit peut être l'objet d'exclusion de privation ou au contraire source de fierté et d'appréciation pour les résidents. C'est pourquoi la poursuite du travail va désormais consister à interroger la perception des habitants à différente échelle du territoire. La prise en compte de cette dernière permet une compréhension plus fine de l'impact de la verticalisation sur le vécu des populations à Oran.

Références

- ALMI, S., *Urbanisme et colonisation: présence française en Algérie*, Mardaga, Paris, 2002.
- APPERT, M., 2016 *Tours, skyline et canopée*, mémoire original pour l'Habilitation à diriger les recherches en géographie, Université Lyon 2.
- COHEN, J.-L., N. Oulebsir, and Y. Kanoun, *Alger : Paysage urbain et architectures, 1800-2000*, Editions de l'Imprimeur, Paris, 2003.
- COQUERY, M., « Quartiers périphériques et mutations urbaines », *Méditerranée*, Vol. 6, n° 4, p. 285–298, mis en ligne en 1965. URL: https://www.persee.fr/doc/medit_0025-8296_1965_num_6_4_1175, DOI : [10.3406/medit.1965.1175](https://doi.org/10.3406/medit.1965.1175).
- MOUAZIZ-BOUCHENTOUF, N., « Foncier et immobilier a Oran. Législations et stratégies d'acteurs », Université des Sciences et de la Technologie d'Oran - Mohamed Boudiaf, 2014.
- MOUAZIZ-BOUCHENTOUF, N., « Les Tours à Oran (Algérie). La Quête de La Hauteur et Ses Conséquences Sur La Ville », *Géocarrefour*, Vol. 91, n° 2, *Gouverner La Ville Verticale : Entre Ville d'exception et Ville Ordinaire*, mis en ligne en 2017. URL : <https://journals.openedition.org/geocarrefour/10254>.
- STAMBOULI, N., « L'Aéro-habitat, avatar d'un monument classé ? », *Livraisons de l'histoire de l'architecture*, n° 27, p. 117–127, mis en ligne en June 2014. URL: <http://journals.openedition.org/lha/382>, DOI : [10.4000/lha.382](https://doi.org/10.4000/lha.382).