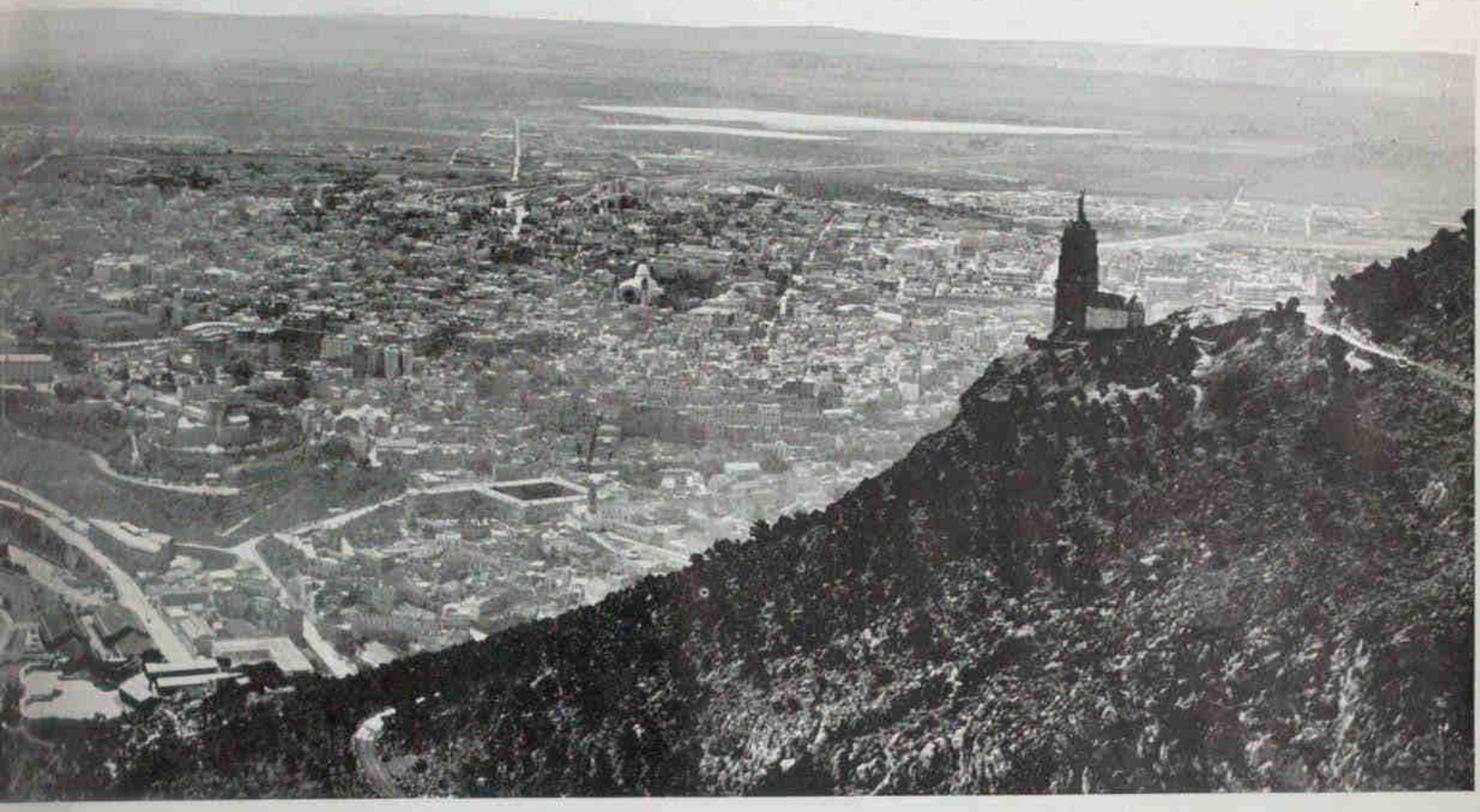


Vue générale d'Oran prise de Santa-Cruz : la vieille ville, la ville nouvelle, les faubourgs, la Sebkha
Photo Entrep. Photo-Aér. Moreau

ALGERIE 1937

LES VILLES (Suite)

par **M. René LESPES**, Docteur ès-Lettres

ORAN, capitale de l'Ouest

Une croissance surprenante

ORAN est vraiment, en Algérie, la capitale de l'Ouest, par le chiffre de sa population et la force d'attraction dont témoignent ses progrès, par l'importance commerciale qu'elle doit à son port, par son rôle économique de place de commandement sur un territoire qui dépasse les limites du département et déborde sur le Maroc oriental.

Aucune ville de la colonie n'a connu, depuis le début du siècle, une pareille croissance : elle est proportionnellement supérieure à celle d'Alger, si remarquable cependant. De 1901 à 1936, on compte une augmentation de 121 %, contre 98 % dans la capitale. Ajoutons d'ailleurs que l'on ne tient pas compte ici des communes de la banlieue d'Alger, qui en sont de véritables faubourgs ; dans le peuplement de l'agglomération algéroise, elles représentent exactement ce qu'est pour Oran la région de la commune « extra muros », c'est-à-dire hors des murs de l'enceinte de 1866. C'est en 1906 seulement que l'on enregistrait dans le dénombrement quinquennal plus de 100.000 habitants ; or, en 1936, on en a compté 200.671, et avec les communes déjà soudées ou en voie de soudure prochaine, Mers-el-Kébir, La Sénia, Arcole, tout près de 206.000. De 1931 à 1936, le gain a été d'environ 40.000, soit de 23 %, alors qu'il n'était que de 15 % dans la capitale.

Ville essentiellement européenne, mais afflux progressif des Indigènes

Oran est, par l'origine de son peuplement, entre toutes les villes principales de l'Algérie, *la plus européenne* ; elle l'est aujourd'hui dans la proportion de 64,5 %. Sans doute ce caractère s'est un peu atténué dans les dernières années, par suite de l'afflux des Indigènes musulmans de l'intérieur. Au début du siècle, ils n'y figuraient encore que pour 12 % ; ils y tiennent actuellement une place deux fois plus grande (24 %). On peut parler d'un véritable « rush » ; l'attraction s'exerce, du côté de l'Ouest, jusqu'aux confins du Maroc oriental, de l'Est, jusqu'à Tiaret, du Sud, jusqu'aux oasis de la Zousfana et de la Saoura ; les Marocains mêmes y constituent un petit groupe de travailleurs. Les Israélites (11 %) y seraient certainement plus nombreux, si, dans le département d'Oran où leur importance numérique est plus grande que dans les deux autres, il n'y avait pas plusieurs centres, et en premier lieu Tlemcen, Sidi-Bel-Abbès, Mascara, où le commerce les a retenus.

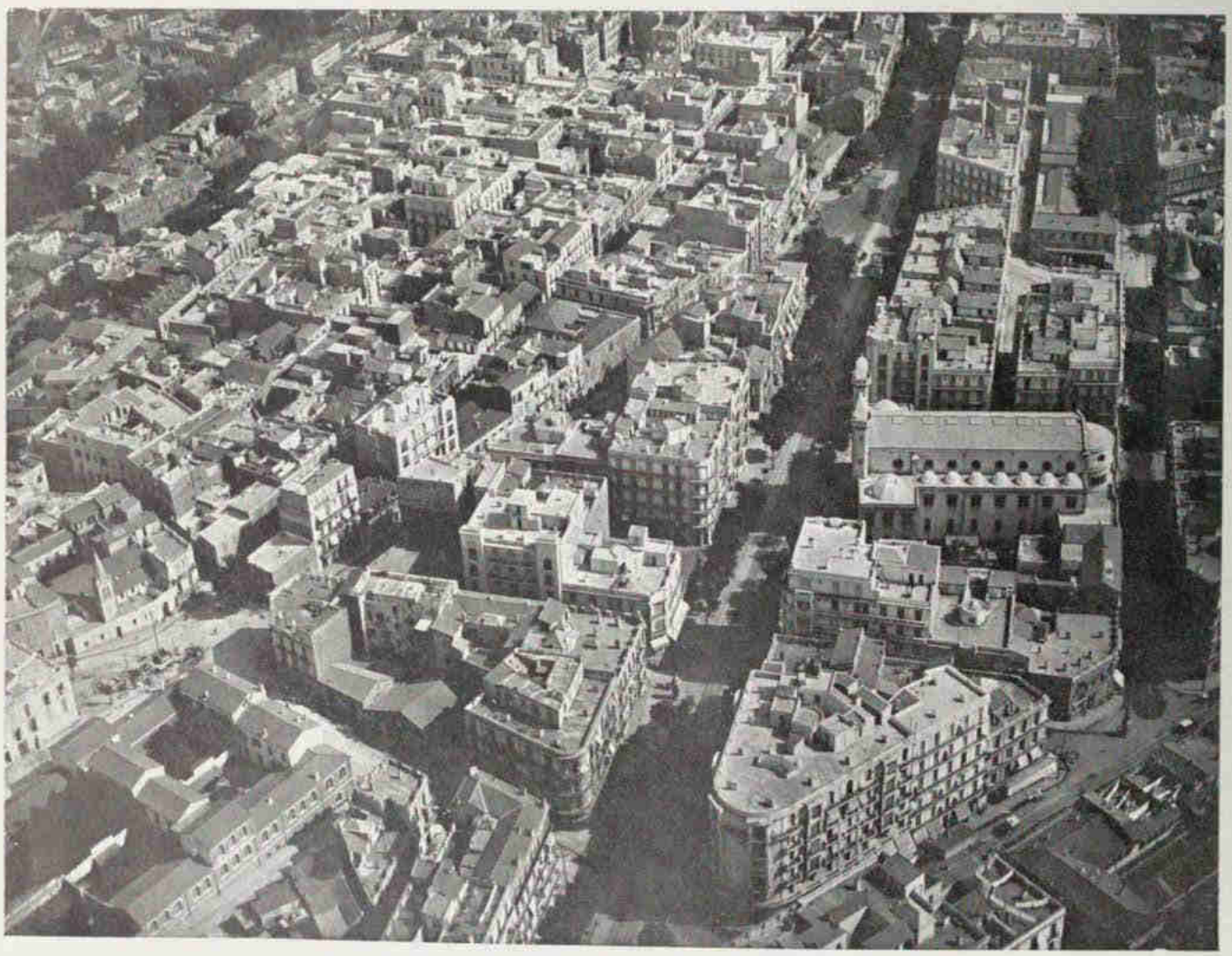
Un coup d'œil sur le site

Oran est une ville qui, née sur le versant occidental d'un ravin, a débordé au cours du XIXe siècle pour s'étendre sur un plateau. Le site peut être décomposé en trois parties : 1° la montagne, le massif du Murdjadjo ; 2° le ravin improprement appelé « de Ras-el-Aïn », où coulaient jadis à ciel ouvert les eaux de l'Oued-er-Rehi, l'Oued-des-Moulins ; 3° le plateau qui, s'élevant progressivement à l'est vers Arcole, jusqu'à près de 200 m., présente une pente double, vers le Nord jusqu'aux bords de la falaise dominant la mer de 50 à 60 m., vers le Sud, où il s'incline doucement du Nord-Ouest au Sud-Est sur la plaine de la sebkha. La ligne de partage des versants est un dos d'âne morcelé, que l'on appelait autrefois le plateau des Moulins — il s'agissait ici de moulins à vent. Dans le paysage, il définit une sorte d'hémicycle, un amphithéâtre surbaissé, ouvert du côté du Nord, entre le bord du ravin et les falaises de Gambetta.

La vieille ville du ravin ; comment elle s'est développée

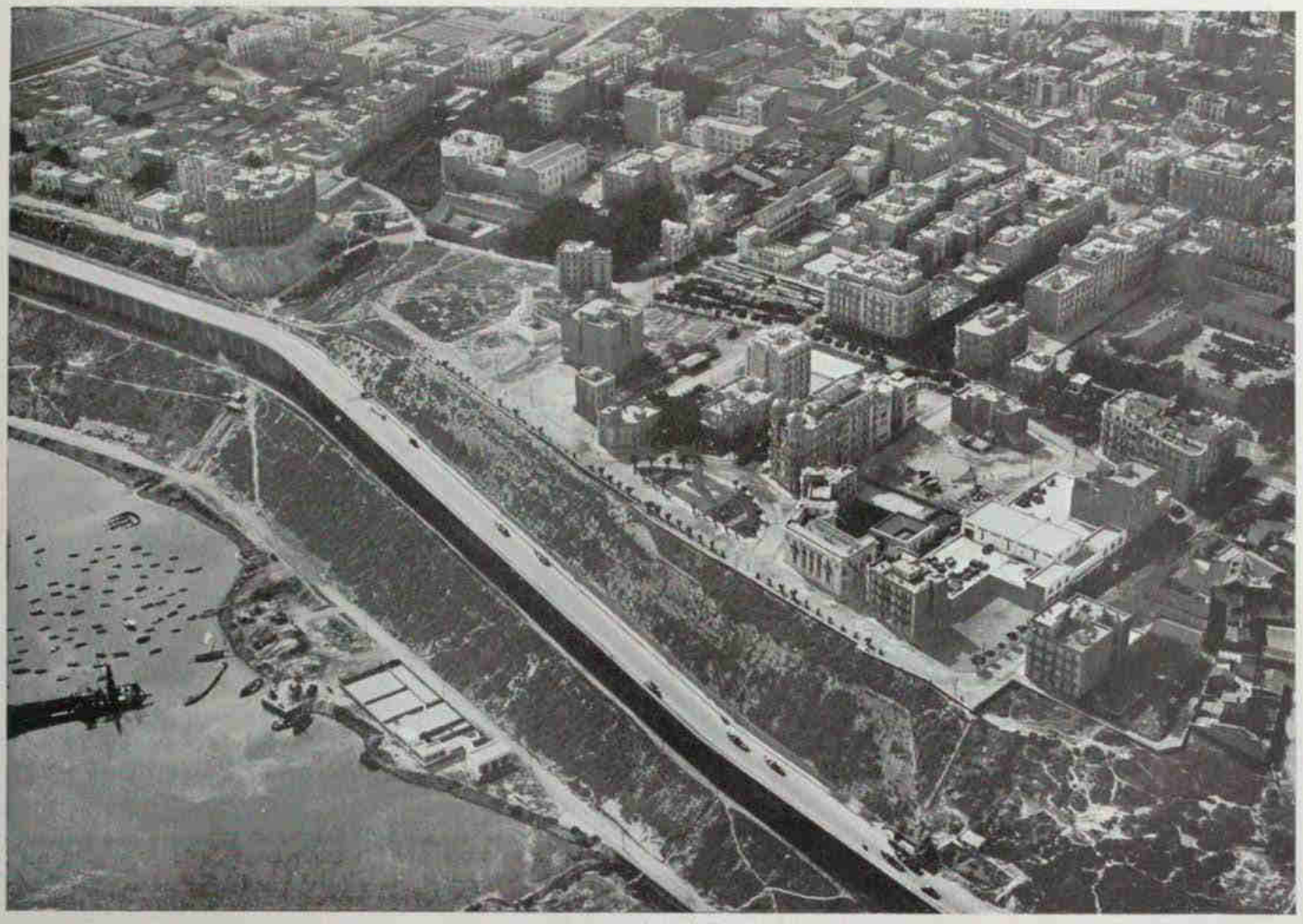
Dans quelle mesure cette topographie a-t-elle exercé son influence sur le développement de la ville ? L'examen d'un plan régulièrement levé et comportant les courbes de niveau, tel que le plan au 1/5.000^e de MM. Danger, et quelques notions sur l'histoire de l'urbanisme oranais, permettent de s'en rendre compte de la manière la plus claire.

C'est le ravin qui fut le premier gîte des Musulmans. Appuyé au versant oriental de la montagne qui l'abritait des vents d'Ouest, dominé au Sud par la vieille Casbah, le choix de sa position avait été déterminé par la présence de l'oued, dont l'eau alimentait sa population, faisait tourner ses moulins et arrosait ses jardins. Mers-el-Kébir, son port, à la fois nid de pirates et entrepôt du commerce maritime avec l'Europe, ne disposait d'aucune source. Les abords de la petite marine sise au pied de la terrasse où s'éleva plus tard l'Hôpital Militaire, et la ville même étaient défendus par quelques forts, tels que le Ras-el-Ksar, le « Rosalcazar » des Espagnols qui en firent le Château-Neuf, leur citadelle. Les



Du vieux quartier israélite d'Oran à la ville moderne de la fin du XIXe siècle

Photo Entrep. Photo-Aér. Moreau



Le quartier neuf de Miramar ; nouvelle route du port et futur boulevard Front de Mer
Photo Entrep. Photo-Aér. Moreau

nouveaux maîtres ne purent jamais faire d'Oran autre chose qu'une forteresse, un point d'appui sur la côte d'Afrique et un « presidio ». Leur ville, « la Blanca » restait cantonnée sur le versant gauche du ravin ; la Marine n'en était qu'un faubourg hors les murs. Les travaux de défense avaient été multipliés, notamment du côté de l'Est, où s'élevaient sur le plateau même, les murs reliant le Château Neuf aux forts Saint-André et Saint-Philippe.

C'est après leur départ, en 1792, qu'un bey, mieux avisé que les Espagnols, réinstalla les Juifs qu'ils avaient chassés, dans l'espoir de faire revivre le commerce complètement déchu. Telle est l'origine du quartier israëlite qui occupe encore cet emplacement.

Il est clair que la ville ne pouvait se développer commodément que d'un seul côté : celui de l'Est et du Sud-Est. Et là en effet naquit, ou plus exactement se reconstitua, après notre arrivée, le faubourg de Karguentah, premier noyau de la nouvelle ville ; en 1845, Lamoricière groupait ailleurs des fractions de tribus, éparses aux environs de la Place, pour en former le Village Nègre. Cependant la ville du ravin se garnissait de constructions sur les deux versants, se reliait par des voies nouvelles à la Marine et au plateau, et se révélait de plus en plus, dès 1848, insuffisante pour sa population ; elle commençait à déborder sur le plateau.

La ville nouvelle ; influence de la topographie sur son urbanisation

Là devaient intervenir, pour en contrarier la libre expansion et l'urbanisation, des circonstances qui relèvent toutes deux de la topographie : l'occupation du front de mer par l'Armée, et la présence de ravins profonds qui entaillent le bord du plateau et les falaises. Ce front de mer était évidemment une position que, suivant les conceptions de la défense des places maritimes, d'ailleurs aujourd'hui périmées, le Génie ne pouvait manquer d'utiliser. De là la main mise, dès notre arrivée, sur le Château Neuf des Espagnols, qui devenait, comme pour eux, notre citadelle, la création de nombreuses servitudes, l'installation de quartiers militaires hors de l'enceinte qui n'aurait pu les contenir, à l'abri des blockhaus élevés pour interdire aux tribus insoumises de la plaine l'accès des abords immédiats d'Oran. Ainsi s'explique que l'extension de la ville nouvelle du plateau ait été limitée du côté de la mer par la présence des terrains militaires, les plus beaux, ceux qui lui auraient offert les vues les plus étendues sur le port, sur la baie, sur un site dont la grandeur, le caractère un peu âpre et plus africain que celui d'Alger, et le coloris vigoureux ont trop souvent échappé aux visiteurs de la ville. Il y a beau temps que les Oranais ont réclamé l'aménagement d'un boulevard front de mer, d'un balcon comparable à celui dont a été dotée la capitale depuis 1870.

Un autre obstacle à cette réalisation subsistait d'ailleurs, même après le transport des établissements militaires de Karguentah, la cession des terrains décidée en 1891 et la suppression des servitudes : quatre ravins, ceux de l'Aïn Rouina, de la Mina, de la Cressonnière, et le Ravin Blanc, interrompaient la bordure naturelle des falaises. D'où la nécessité, si l'on voulait rétablir la continuité des communications, de faire des travaux très coûteux de comblement au moins partiel, de franchissement par des remblais et des ouvrages d'art.

La nouvelle ville du plateau à la fin du XIXe siècle

Partout ailleurs, sur le plateau, l'extension de la ville a pu se faire librement et sans difficulté de nivellement. On croyait bien avoir fixé les limites qu'elle ne franchirait pas de longtemps, lorsque, en 1866, on avait décidé de lui donner une nouvelle enceinte du côté de l'Est. Des quartiers nouveaux étaient déjà nés : Saint-Antoine au Sud, près du Village Nègre et Saint-Michel, et au Nord celui de la Vieille Mosquée. Sur 33.700 habitants, on en comptait déjà 11.000 en dehors de l'ancienne ; les travaux entrepris en 1860 pour créer enfin un véritable port étaient justifiés par la progression du nombre des navires fréquentant le petit bassin de débarquement, par le transfert à Oran de l'entrepôt réel de Mers-el-Kébir, et par-dessus tout par le développement agricole de l'Oranie. En 1881, pour la première fois, on pouvait constater que la population de la vieille ville, de la « ville basse » — 23.000 habitants environ — était dépassée par celle de la nouvelle — plus de 33.000. Cette date allait marquer le début d'une ère d'expansion inconnue jusqu'alors. Elle se fit d'abord, d'une manière inégale, le long des routes de l'intérieur rayonnant de la Place d'Armes, vers Arzeu, Mostaganem, Alger, Mascara et Tlemcen, qui devinrent, selon les plans successivement dressés, des boulevards bordés de constructions ; leurs intervalles constituèrent des quartiers nouveaux. La porte par laquelle, au Sud, celle de Tlemcen, la plus fréquentée, franchissait l'enceinte, était la plus proche de leur point de départ ; c'est de ce côté qu'était né le premier faubourg extérieur, celui d'Eckmühl, celui de Gambetta étant à peine esquissé.

La grande poussée du XXe siècle ; les faubourgs de la périphérie

La grande poussée de croissance qui s'est produite au XXe siècle allait susciter de graves problèmes d'urbanisme. On doit se représenter en effet que les 200.000 habitants de la ville sont aujourd'hui répartis sur une surface de 1.100 hectares et qu'entre 1930 et 1936 seulement il a été édifié 2.560 immeubles, la plupart à deux étages, et certains à sept ou huit, sans parler de la surélévation de 700 autres.

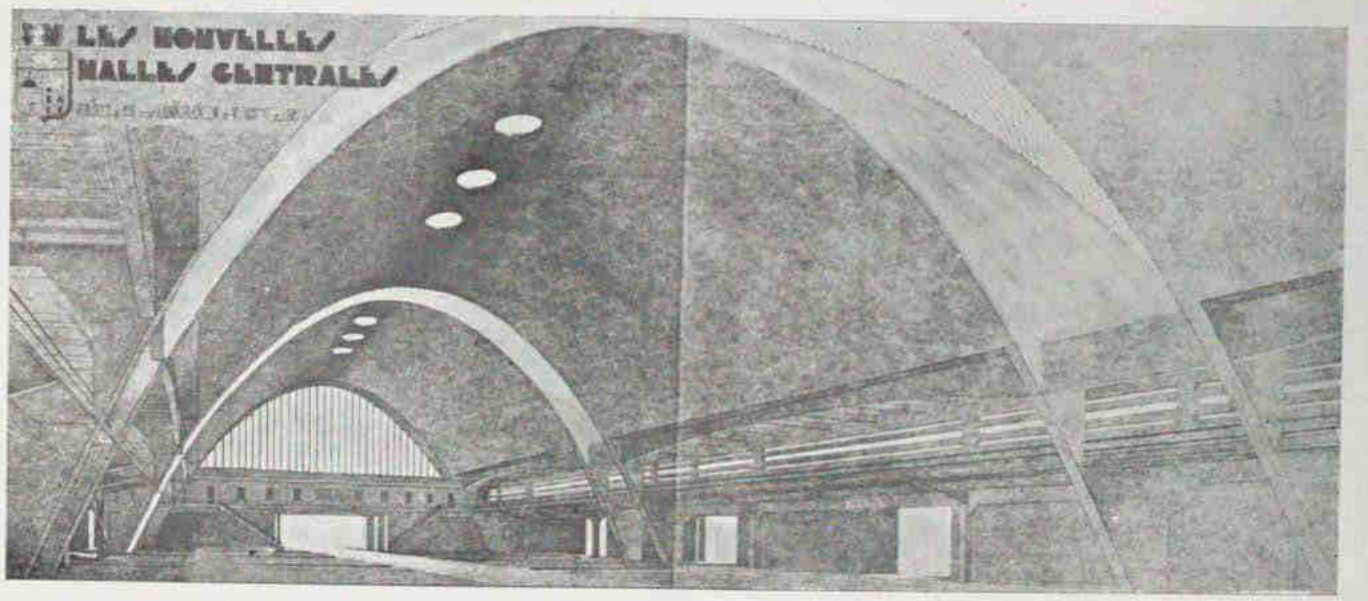
Avant même que les espaces intra muros ne fussent complètement occupés, une partie de la population, la moins fortunée, tendait de plus en plus à s'installer hors de l'enceinte ; le prix élevé des loyers et des terrains, dans les limites de la fortification, précipitait ce mouvement. La crise du logement survenant après la guerre et les lotissements nombreux opérés dans toute la zone extérieure en faisaient une nécessité et offraient une solution. En 1901, la population extra muros représentait 10 % du total de la commune, en 1926, près de 32 % ; en 1936, elle a dépassé la proportion de 45 %. Cette expansion périphérique est certainement le fait le plus notable de cette période contemporaine. Elle a été due d'abord à un déplacement progressif des habitants de la ville, puis, encore plus qu'à cette immigration d'outre-mer qui jusqu'alors avait si largement contribué au peuplement, à un afflux de l'intérieur, notamment de l'élément musulman. Il n'est pas étonnant que ce dernier ait occupé les faubourgs situés à cheval sur les deux routes principales du Sud, de Tlemcen et de Mascara, par lesquelles il gagnait la capitale. Medioni, Lyautey, Lamur et Sananès prolongent ainsi le Village Nègre hors des murs de 1866. C'est là que se trouve aujourd'hui ce qu'on peut appeler la ville indigène d'Oran. Ces immigrants n'ont pas, comme ils l'ont fait à Alger pour la Casbah et la Marine, réoccupé leur ancienne cité, la ville du ravin, qui décidément était devenue essentiellement européenne. Leur gîte correspond plutôt au quartier du Hamma, aux communes de Hussein-Dey et de Maison-Carrée, c'est-à-dire à la région algéroise par où pénètrent les principales routes de l'intérieur. Circonstance heureuse pour l'urbanisme d'Oran, où l'on n'a pas à résoudre le problème de congestion qui s'est posé pour la capitale.

Le recul du domaine militaire

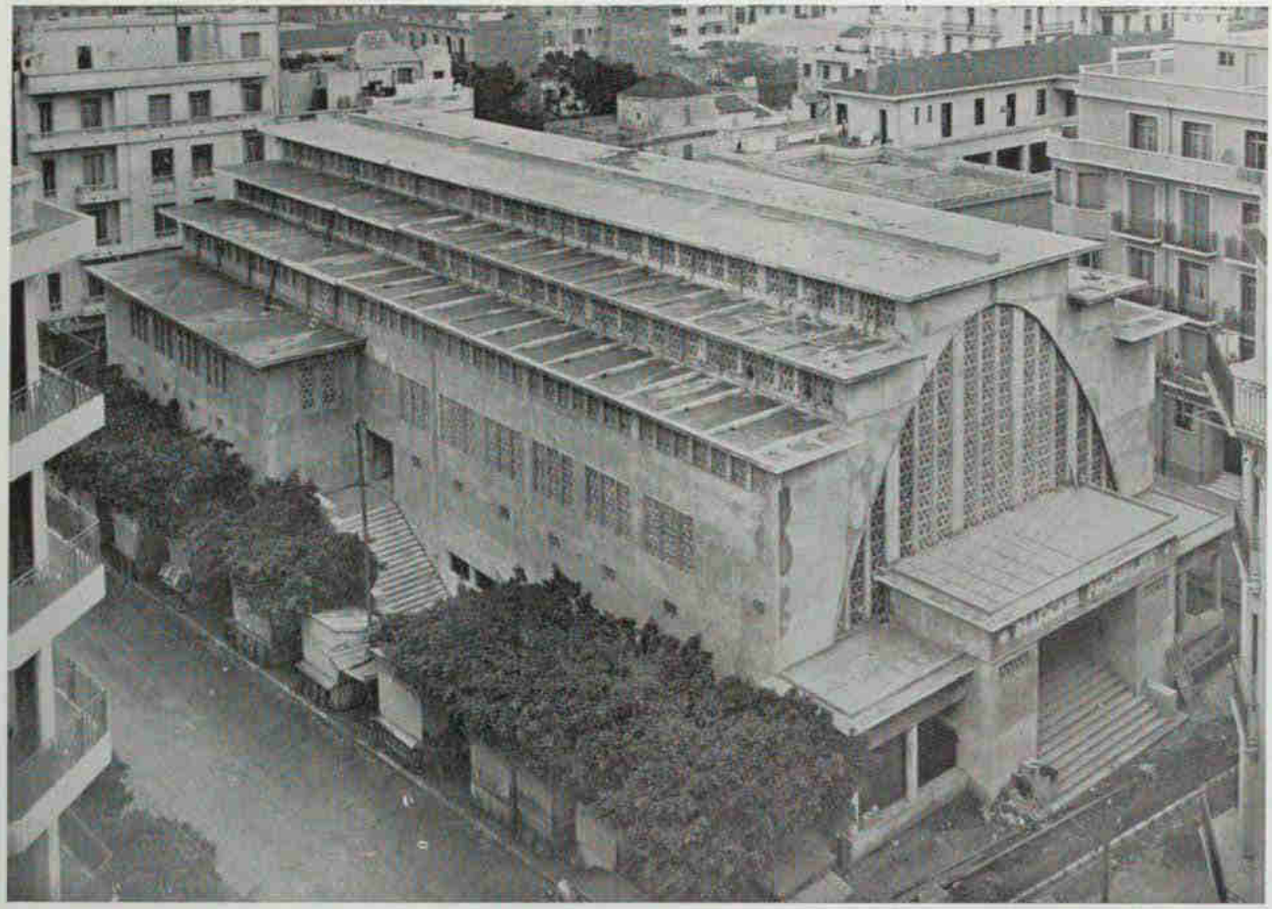
Une conséquence directe de cette nouvelle distribution de la population a été la suppression de l'enceinte et de la zone de servitudes attenante, désormais englobée dans l'agglomération bâtie ; le décret de déclassement du 6 septembre 1933 a fait cesser cette anomalie. La cession des terrains à la ville, ainsi que celle des 18 hectares du Champ de Manœuvre, par arrêté du Gouverneur Général du 23 novembre 1936, allaient offrir de précieuses ressources pour le réaménagement de la grande cité. Il reste cependant encore une occupation militaire que peuvent regretter les habitants et les urbanistes, celle du Château Neuf, emplacement de premier choix pour un embellissement d'Oran.

De graves problèmes à résoudre d'urgence

Cet exposé était nécessaire pour faire comprendre suivant quelles données se sont posées les divers problèmes de l'urbanisme à Oran : à côté des sollicitations du site, les obstacles que peut opposer la nature, les directives déterminées par le mouvement de la population sur le site, les besoins nouveaux auxquels doit pourvoir une bonne édilité, les corrections à apporter aux errements du passé, la nécessité de coordonner dans le présent et de prévoir pour l'avenir ; une lourde tâche assurément. On peut dire qu'elle a été abordée résolument dans les dernières années et que la ville d'Oran n'a pas voulu rester en arrière des autres grandes cités de l'Algérie et de la Métropole.



Les nouvelles Halles Centrales. Projet réalisé par les Services Techniques Municipaux — Photo Moris



Architecte : Georges Wolff, D.P.L.G. **Le marché Michelet** Photo Hoka

Et tout d'abord des travaux de première urgence étaient imposés par une croissance aussi rapide de l'agglomération, sous peine de surprises qui eussent été désastreuses : développement et aménagement de la voirie, distribution d'eau, refonte du réseau des égouts, éclairage, construction de marchés, pour ne parler que de ceux-là. Pour apprécier l'effort fourni par les Services municipaux, il faut se rappeler qu'il a dû se répartir, en dehors de l'enceinte, sur 40 *faubourgs ou cités* créés par les lotissements, dont 9 entièrement formés depuis 1919 sur 180 hectares. Par leur peuplement, les principales localités sont : Eckmühl et le groupe Lamur-Lyautey-Medioni, essentiellement indigène, qui, à lui seul, rassemble plus de 24.000 habitants ; à l'est, Saint-Eugène et Gambetta. Au total, ils représentent approximativement la moitié du peuplement de la zone périphérique.

La voirie ; le classement des rues privées et leur mise en état de viabilité

Il fallut d'abord classer et incorporer dans la voirie communale des portions de routes nationales, de chemins vicinaux de grande communication, de chemins ruraux traversant l'agglomération, soit une longueur de plus de 36.000 mètres. Mais c'était peu de chose auprès des 90 kilomètres de voies privées qu'il s'agissait de mettre en état de viabilité : pistes dénuées de tout revêtement, dépourvues de trottoirs, de caniveaux pour l'écoulement des eaux, véritables cloaques, foyers d'insalubrité. L'application des lois récentes et du règlement de voirie arrêté en 1932 a permis à la Municipalité de constituer des associations syndicales de propriétaires riverains, auxquelles elle a fait des avances récupérables. Ainsi ont pu être classés et rendu viables, de 1925 à 1936, 55 kilomètres, dont 34 dans les deux dernières années. Ainsi la ville possède actuellement un réseau de 148 kilomètres de chaussées bitumées, dont beaucoup ont été bordées de trottoirs et de plantations. Parallèlement à cette œuvre salutaire, de nombreuses voies de l'intérieur étaient mises à l'alignement et élargies.

L'alimentation en eau

A cet effort, particulièrement favorable à l'assainissement des quartiers nouveaux, s'en joignaient d'autres concernant eux aussi l'hygiène. Si la question de l'alimentation en eau a reçu une solution, du point de vue de la quantité, elle n'a pas été complètement résolue quant à la qualité. Les eaux de Brédéah, provenant, comme celles de Ras-el-Aïn, du massif du Murdjadjo, sont, à l'inverse de ces dernières, trop fortement chlorurées. En attendant qu'on se résolve à puiser à d'autres réservoirs naturels et à affronter des travaux évidemment très coûteux, on a du moins, en exécution d'un contrat récent passé avec la Société des Eaux, déversé dans les canalisations de la ville des eaux moins chargées en sels, et l'on a procédé à la verdunisation de celles qui sont livrées à la consommation.

Un grand travail de construction d'égouts

Plus heureuses et plus complètes assurément ont été les transformations et les créations relatives au réseau des égouts. Il existait déjà deux collecteurs, celui de l'Ouest débouchant dans la mer au Nord de la pointe Lamoune, celui de l'Est dont l'inconvénient était de se déverser dans l'avant-port. On a d'abord dévié ce dernier, et construit un nouveau réseau, dont le collecteur pouvait débiter à l'aval 40 mc. seconde, son exutoire ayant été reculé au-delà de l'avant-port ; mais il fallait en outre assainir les faubourgs, soit 800 hectares, où s'étaient installés de nombreux foyers d'infection.

Un vaste programme d'assainissement

est actuellement en voie d'exécution. Il comporte la création d'un grand collecteur en béton de ciment vibré, qui fera le tour complet de la zone périphérique pour aboutir à la mer à côté du collecteur de l'Est. Sa longueur sera de 6.700 m., dont 3.500 à des profondeurs de 30 à 90 m. Les sections varient de 4 à 7 m., le débit à l'aval pouvant atteindre près de 50 mc. seconde. Plus de 3.000 m. sont déjà construits. Grâce à la situation et à la topographie de la ville, le système du réseau sera unitaire et par simple gravité ; la dépense à effectuer n'est pas inférieure à 13 millions.

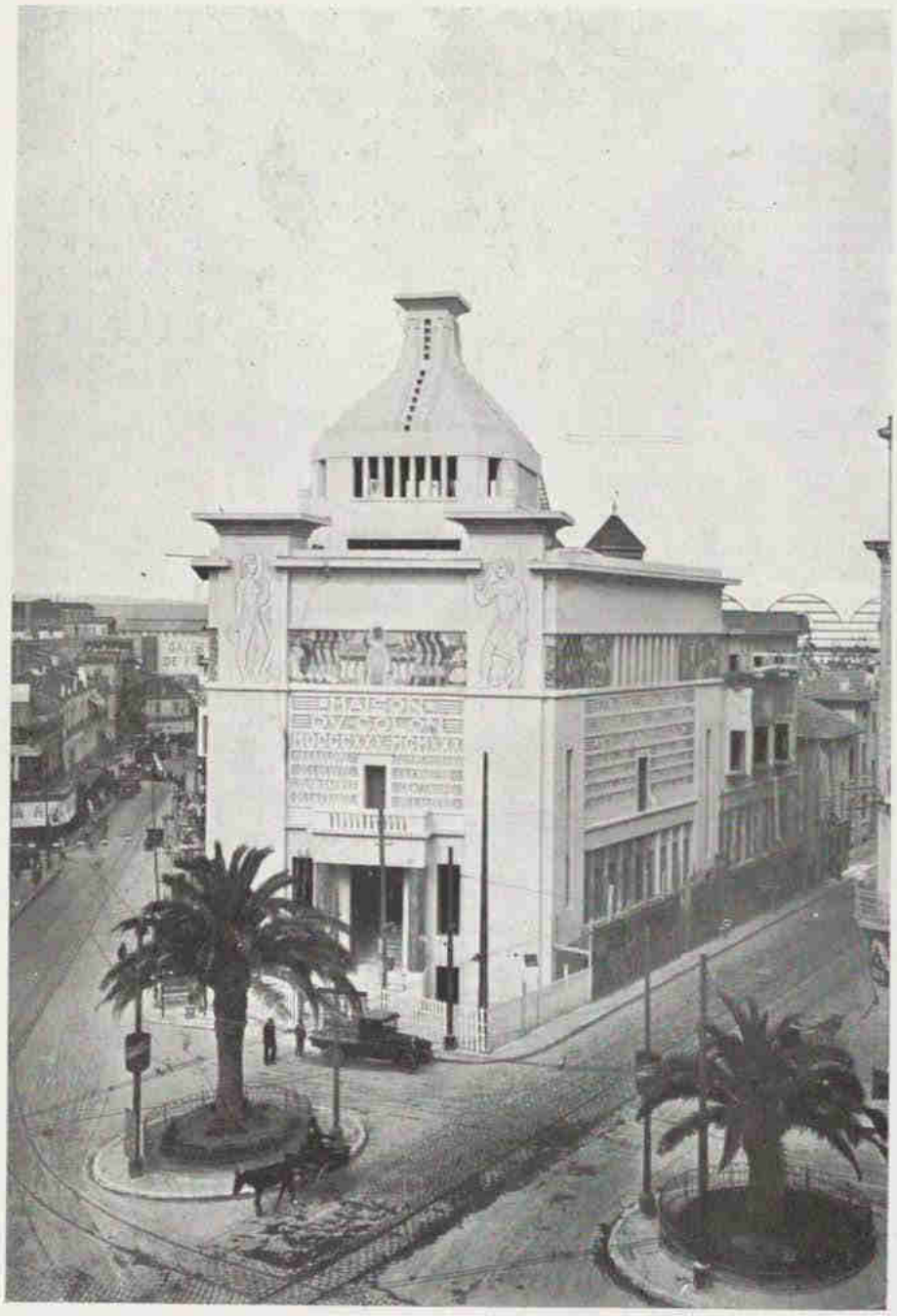
A ce beau travail on doit ajouter les mesures prises pour le nettoiement de la cité et l'équipement bien amélioré pour la collecte des ordures ménagères.

Le ravitaillement : de beaux marchés, selon les formules les plus modernes

La question du ravitaillement, si importante dans une ville aussi peuplée et aussi étendue, a fait l'objet d'un programme dont l'exécution est en bonne voie. C'est que, si les faubourgs principaux possédaient des petits marchés couverts, de construction relativement récente, il existait encore en plein centre des quartiers importants où l'on ne pouvait voir que des baraques en planches, disparates et parfois aussi malpropres. Tel était celui dont l'avenue Emile Loubet est l'artère principale, que l'on désignait sous le nom de « Quartiers neufs », le plus riche et le plus élégant de la ville. Le quartier St-Michel, proche de la gare principale, n'était pas mieux partagé. Quant aux Halles Centrales, celles qui portaient ce nom ne répondaient à leur destination ni par leur situation ni par leur étendue.

On a tout d'abord doté les régions déshéritées de deux marchés couverts, le Marché Michelet et le Marché St-Michel, dont l'architecture et l'aménagement ont été conçus selon les formules les plus modernes. Superficie de près de 1.500 et 1.700 mq, construction entière en béton armé, dont l'ossature est constituée par huit grands arcs espacés de 7 m. 60 et de 6 m. 90, d'une portée de 18 m. 50 et de 19 m. 60, couverture en dalles de béton translucide, claustras nombreuses assurant l'éclairage et la ventilation, hauteur de 9 à 14 m. La distribution intérieure comporte deux rez-de-chaussée, dont l'un, supérieur, forme le marché proprement dit, immense salle, où se trouvent latéralement 25 et 24 boutiques fermées, tandis que le centre est occupé par 68 et 66 éventaires entièrement en maçonnerie et recouverts de placages en faïence et en granito assurant une hygiène parfaite. Au rez-de-chaussée inférieur se trouvent une poissonnerie et divers locaux. Au Marché St-Michel sont annexés un Commissariat de police et une Recette auxiliaire des P.T.T.

D'autre part, au faubourd d'Eckmühl, un agrandissement jusqu'à 1.100 mq de superficie et un rajeunissement du marché construit en 1925 ont été heureusement réalisés.



La Maison du Colon

Arch. : G. Wolff, D.P.L.G. Photo Les Fils de Albert Luck

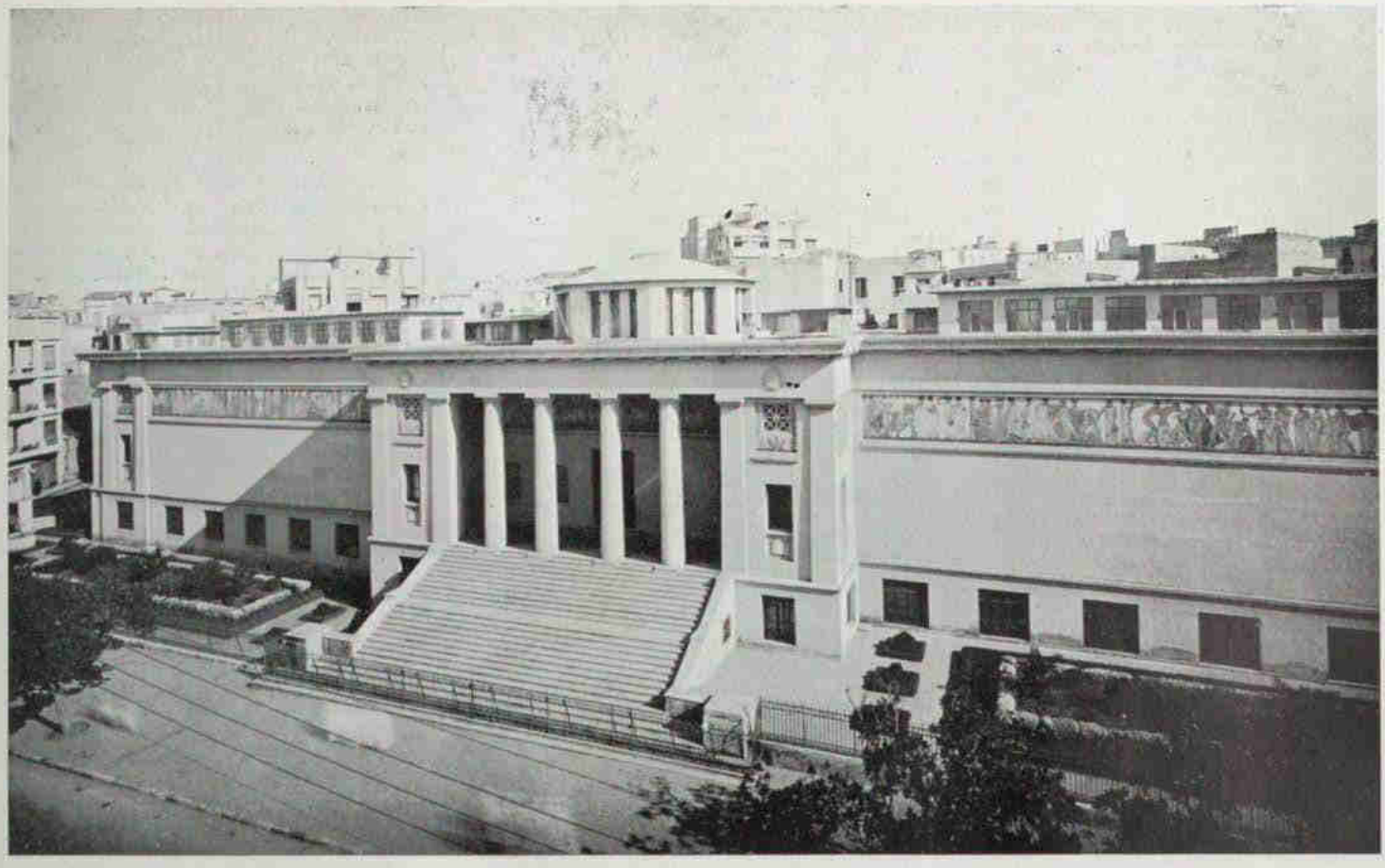
Le projet des Halles Centrales

On entreprend, cette année même, la construction de nouvelles Halles Centrales au faubourg Cuvellier, sur un terrain de 26.000 mq, bordées de vastes terre-pleins et de larges voies de dégagement. Ce bâtiment ne mesurera pas moins de 150 m. sur 48. Entièrement bâti en béton armé, il sera couvert par une grande voûte reposant sur six arcs de 48 m. d'ouverture, espacés de 30 m., à laquelle seront adossés deux portiques, tandis que sur la façade principale un bâtiment annexe sera réservé aux divers services. Au rez-de-chaussée seront installés les carreaux des Halles, traversés sur toute leur longueur par une voie charretière ; à hauteur d'étage se développera une galerie ; le sous-sol contiendra des rescerres frigorifiques.

D'autres améliorations déjà réalisées : éclairage, circulation, jardins

D'autres améliorations encore ont été réalisées dans ce domaine de l'édilité singulièrement agrandi depuis la guerre. On ne peut ici qu'en énumérer quelques-places publiques n'était assuré que par unes.

En 1926 l'éclairage des voies et des un millier de becs de gaz, et certaines même n'étaient encore dotées que de lampes à pétrole ; en 1936, on comptait



Architecte : G. Wolff, D.P.L.G. **Le Musée et l'Ecole des Beaux-Arts** Photo Hoka

2.010 lampes électriques puissantes et 710 becs de gaz. Un système d'allumage et d'extinction instantanés est en cours d'installation. Notons qu'en six ans, la consommation annuelle d'électricité et celle du gaz sont passées respectivement de 7 millions à 13 millions de kw. et de 6 millions de mètres cubes à 10.

Les conditions de la circulation ont été améliorées par une règlementation nouvelle, par la signalisation au moyen de plus de 100 appareils lumineux ; de nouvelles lignes de tramways et d'autobus ont relié les faubourgs au centre de la ville, le matériel roulant a été modernisé.

L'agrément n'a pas été oublié : des places ont été embellies, des jardinets ont été créés, le ravin de l'Aïn-Rouïna a été aménagé partiellement en terrasses et en jardins appréciés de la population. L'achèvement de ces divers travaux fera disparaître complètement l'air de désolation et d'abandon que présentait, au cœur d'Oran, ce vaste fossé jadis utilisé par les maraîchers. L'acquisition des vastes terrains du Champ-de-Manœuvre va permettre la création d'un grand parc de 18 hectares, dont les plans seront établis par des architectes-paysagistes.

Divers bâtiments publics, appelés à rendre des services incontestables, sont en cours d'exécution ou vont l'être dès cette année : magasins généraux destinés à entreposer les matériaux et le matériel des Services Municipaux et à en permettre la réparation ; Recette municipale, Commissariats de police, etc.

Les plans topographiques de la ville d'Oran : Un travail de première utilité

Toute cette œuvre, dont on ne peut méconnaître l'uitlité ou même la nécessité, et encore moins la qualité des conceptions et la rapidité d'exécution, a paré aux menaces les plus graves de désordre et d'insalubrité. Elle a été complétée par une autre, de plus grande envergure ; le meilleur éloge qu'on puisse en faire est qu'elle vise les transformations prochaines, dont quelques-unes ont pu même être déjà entreprises.

Autant pour pouvoir satisfaire sans retard les besoins sans cesse croissants d'une cité en voie de progression continue que pour fournir une base solide à des projets plus vastes de réaménagement et de modernisation, la ville d'Oran a été dotée en 1932 de plans topographiques, levés régulièrement avec la plus grande précision, et déjà revus en 1934, par la Société des Plans régulateurs de villes de MM. Danger Frères ; travail remarquable qui a permis de figurer la planimétrie et l'altimétrie à trois échelles différentes, au 1/5.000, au 1/2.000 et au 1/500, répondant par conséquent à tous les usages, depuis les études d'ensemble jusqu'aux projets de détail.

Le plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement

Dès 1927, un premier plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement avait été établi, comme avant-projet, par M. Wolff, architecte-directeur des Travaux Communaux. En 1936 un projet définitif, reposant sur des études préliminaires très approfondies, a été élaboré par MM. Danger et Wolff, avec le concours des Services Municipaux ; il n'attend plus que la sanction des Pouvoirs publics. On ne peut qu'en indiquer ici les grandes lignes.

Le *zoning* est réglé en conformité avec les tendances et les directives pour ainsi dire naturelles suivies par le peuplement de la ville, dans son développement spontané ; on y a introduit seulement plus d'ordre et de rigueur, on peut le résumer ainsi qu'il suit : région commerciale et d'habitations collectives de la vieille ville et de la nouvelle occupant l'espace enclos par les murs de 1866, qu'elle déborde sur les servitudes récemment abolies et en bordure des grandes voies de communication avec l'intérieur, routes de Tlemcen, de Mascara, de Valmy et d'Alger — zone de petites habitations groupées, qui correspond à la ceinture des faubourgs, depuis Chollet et Terrade jusqu'à Gambetta et Courbet — quartier musulman des faubourgs, enclavé dans celle-ci — régions d'habitations de plaisance, de villas isolées, celle des Planteurs à l'Ouest, de Victor-Hugo et Bastié au Sud-Est — zone maraîchère de Ras-el-Aïn, dont la destination est antérieure à la conquête — enfin zone industrielle rejetée à la périphérie, sur les terre-pleins du port au Nord, au Nord-Est au-delà de Gambetta, de Carteaux, de Mélis, au Sud-Est de la gare principale, le long des voies ferrées, en direction de La Sénia. On pré-

La promenade de Létang ; vue sur le ravin de la vieille ville
Photo Les Fils de Albert Luck

voit la disparition de quelques îlots, dont l'extension dans les faubourgs introduirait le désordre dans la distribution rationnelle des quartiers.

Ce qu'on peut appeler le *plan de la circulation* a été parfaitement adapté à la disposition actuelle des principales voies, en vue de les améliorer et de les relier entre elles mieux qu'elles ne le sont aujourd'hui. La configuration de la ville est celle d'un secteur défini par le port au Nord et la montagne à l'Ouest. Les routes de l'intérieur qui, à leur origine, sont devenues les artères maîtresses, rayonnant autour de l'ancienne Place d'Armes, aujourd'hui Place Maréchal-Foch : routes de Tlemcen, de Misserghin, de Mascara, de Valmy, d'Alger, de Mostaganem et d'Arzeu. On les élargira toutes et celle d'Alger sera doublée par une autostrade se détachant des terre-pleins de l'avant-port pour franchir le Ravin Blanc et de là prendre la même direction. Les comptages ont établi que la section de voie la plus fréquentée se trouve entre la Place Maréchal-Foch et la bifurcation des voies se dirigeant vers Tlemcen ou Mascara, ainsi que ces dernières dans la traversée de la ville et des faubourgs. On en crée une nouvelle, depuis l'extrémité du boulevard Dr Moll (Place des Quinconces), qui remontera à flanc de coteau le versant droit du Ravin de Ras-el-Aïn jusqu'à l'usine à gaz, et de là en droite ligne rejoindra la route de Tlemcen à la hauteur des Arènes. Ainsi se trouvera réalisée la communication directe entre la Marine et l'intérieur, à travers la vieille ville, et la voie plus encombrée d'Oran sera décongestionnée ; on disposera d'autre part d'une voie d'accès commode permettant de relier les régions maraîchères d'Aïn-el-Turk et de la plaine des Andalous au Nord-Ouest d'Oran, ainsi que celle de Ras-el-Aïn, aux Halles Centrales édifiées au Sud-Ouest de la ville, dans le faubourg de Cuvellier ; toutes les voies des alentours seront élargies de manière à en faciliter les approches.

Les boulevards de ceinture en cours d'exécution

Une des créations les plus intéressantes, que l'utilisation des chômeurs a permis de faire passer de la phase du projet à celle de l'exécution, est celle de deux boulevards circulaires, dont l'utilité était de jour en jour mieux reconnue. L'un, de 20 à 25 m. de largeur, occupe l'emplacement de la fortification aujourd'hui démolie ; il ferait complètement le tour de la ville, depuis le Camp St-Philippe jusqu'à la Route du Port, sans la présence de deux obstacles qui l'interrompent, momentanément, il faut l'espérer : le Cimetière israélite et le Parc aux fourrages. L'autre, de 40 m. d'ouverture, dont 7 pour les trottoirs latéraux, 18 pour deux chaussées à sens unique et 15 pour un terre-plein promenade, couvert de plantations et de jardinets, part de l'avenue d'Oudjda, traverse le Champ de Manœuvre et va rejoindre la première à la hauteur de St-Eugène. Il suivra la limite Sud de la zone des servitudes et ceinturera complètement la ville proprement dite et son ancienne fortitcation.

Un troisième boulevard de ceinture, dont le tracé correspondra à celui du grand collecteur en construction, établira la liaison périphérique nécessaire entre les voies rayonnantes et unira entre eux les faubourgs qu'il encerclera depuis la Cité Petit jusqu'aux falaises de Gambetta. Et ce ne sera sans doute pas tout ; car la ville envisage la préparation d'un plan régional.

Le boulevard Front de mer

Le boulevard Front de Mer, dont il n'existe pour le moment qu'une courte section, sera continué depuis le Boulevard des Chasseurs jusqu'à Miramar et au premier des boulevards circulaires, par un trottoir-promenade de 7 m. de largeur ; le Ravin de la Cressonnière comblé sera organisé en square, sous lequel un tunnel permettra l'accès de la nouvelle Route du Port. Ce travail doit être exécuté cette année. Il restera à poursuivre cette magnitque promenade en bordure des falaises jusqu'à celle de Létang et au Château Neuf. Ici les obstacles sont particulièrement difficiles à franchir : Ravin de La Mina qu'il faudra aménager, combler ou franchir, Lycée de garçons dont le déplacement au Sud du quartier israélite est envisagée, et surtout le Château Neuf, resté en possession de l'Armée, dont on a depuis longtemps projeté la traversée par une belle voie, qui ouvrirait des perspectives sur la mer depuis la Place Maréchal-Foch, et qui pourrait être transformé en un magnitque parc, riche en points de vue sur la baie et sur le site tout entier d'Oran.

Une autre nécessité a été reconnue, celle de doubler la seule voie de communication directe qui actuellement relie la ville à ses faubourgs de l'Est ; on s'explique cette anomalie par la présence des obstacles à franchir, le Ravin Blanc et la tranchée du chemin de fer. On la doublera donc par une autre, parallèle, de 15 m. d'ouverture, qui enjambera par des ouvrages d'art la voie ferrée d'Oran-Marine et le Ravin, pour aller se raccorder à la nouvelle Route du Port et ensuite au Front de Mer.

Parcs et jardins
Un viaduc géant

Oran n'est pas suffisamment pourvu de jardins et de parcs ; ce sera l'occasion de lui en donner. La Forêt des Planteurs, que l'on doit au Génie, constitue déjà, dans une situation privilégiée, à l'abri des vents d'Ouest et exposée à l'Est, une ressource imparfaitement utilisée à cause de l'imperfection des liaisons avec la ville. On envisage donc la construction d'un viaduc, qui, sur le prolongement du boulevard Joseph Andrieu, franchira le Ravin de Ras-el-Aïn et facilitera l'accès des pentes boisées réaménagées pour la circulation. Cet ouvrage, long de 400 m., large de 17, dont la hauteur maxima au-dessus du ravin ne serait pas inférieure à 60 m., outre les services qu'il serait appelé à rendre à la population oranaise, serait certainement une des curiosités et un des embellissements de la ville.

D'autres projets encore : les nouveaux Abattoirs

D'autres projets, compris dans le plan d'aménagement, ont été déjà étudiés et leur exécution ne saurait longtemps tarder. Au premier rang figure celui des Nouveaux Abattoirs. Les Abattoirs actuels, datant de 1962, se trouvent aujourd'hui englobés dans la ville, au quartier de Montplaisant ; il a été question à plusieurs reprises de les déplacer et de les moderniser. Un projet, retenu au concours de 1933, comportera leur transfert hors ville, sur la route d'Arcole, et une installation des plus perfectionnées, pouvant satisfaire aux besoins d'une population de 300.000 habitants ; tout à côté se trouvera un marché aux bestiaux. Il s'agit d'une dépense estimée à 20 millions.

On est loin d'avoir épuisé le sujet ; du moins cette revue, souvent rapide et sommaire, laisse-t-elle l'impression que l'on a travaillé et que l'on continue à travailler beaucoup à Oran. Sa prospérité commerciale et sa force attractive qui se traduit par son extension, en ont déjà fait une grande cité, une capitale, celle de l'Algérie Occidentale ; elle entend en avoir la figure.