

ALGER : DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINES, OPPORTUNITÉS LOCALES

Par Khaled Amcha & Aniss M. Mezoued

À partir des travaux et du texte de Roxanne D'ANDREA, Nirina LEPAGE, Anna TERNON, Marceline VERMEERSCH et Saoussen YAHYAOUÏ

En 2016, Roxanne D'ANDREA (architecte), Nirina LEPAGE (juriste), Anna TERNON (architecte), Marceline VERMEERSCH (architecte) et Saoussen YAHYAOUÏ (paysagiste), groupe d'étudiantes du cours-atelier d'urbanisme opérationnel organisé par le master de spécialisation en urbanisme et aménagement du territoire de l'Université catholique de Louvain, en Belgique, ont choisi de travailler sur la ville d'Alger. Le travail, encadré par Bernard DECLÈVE, Jean-Pol VAN REY-BROECK et Aniss Mouad MEZOUEÏ, avait pour objectif d'engager une démarche de projet sur le territoire algérois en articulant entre les trois dimensions complémentaires du design urbain, à savoir : spatiale, technico-économique et socio-institutionnelle.

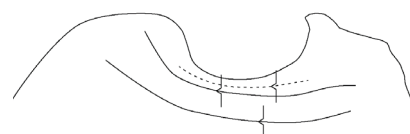
Le projet qui combine, tout au long du processus, un travail d'évaluation-diagnostic et un travail de formulation-expérimentation de propositions de transformations et d'aménagement de l'espace. Ces propositions sont traduites, d'une part, par des représentations graphiques et, d'autre part, par la conception de scénarios économiques et de montage financier des opérations envisagées (dans la mesure des informations disponibles et des ressources accessibles à distance).

Le thème proposé aux étudiantes fut la recherche des structures territoriales de la troisième révolution industrielle, dont Jeremy Rifkin (2011) a popularisé le récit. Ce dernier rappelle que chaque révolution industrielle n'est possible que grâce à une conjonction entre une série d'évolutions technologiques et notamment celles relatives à l'énergie, la communication et la mobilité. À la première révolution industrielle correspondent la machine à vapeur, le télégraphe et le train. À la seconde, le moteur à combustion et le pétrole, le téléphone et la voiture. À la troisième, les énergies renouvelables, l'internet (l'internet des objets notamment) et les nouvelles mobilités, ainsi que la proximité et le retour de la lenteur. Cette dernière révolution et les technologies qui l'accompagnent permettent des reterritorisations considérables de la production, une mise en commun et un partage intelligents des ressources, etc. (Rifkin, 2011).

Après une immersion d'une semaine dans le territoire d'Alger, faite de nombreuses visites de terrain et de rencontre de différents acteurs (professionnels, élus communaux, habitants, etc.), de nombreux constats ont pu être établis.

PERCEPTION DE LA VILLE

RUPTURES



SATURATION



DIVERSITÉ



FRICHES



ESPACE CLOS

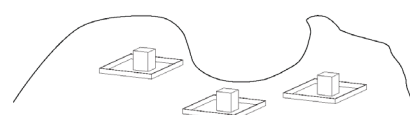


Figure 01: Constats et perceptions de la ville

CONSTATS

Avant l'immersion dans Alger la blanche, des recherches préalables, ainsi que l'encadrement des enseignants, avait déjà permis de comprendre la structure spatiale d'Alger et l'organisation de ses grands réseaux : ceux-ci sont disposés de manière longitudinale par rapport à la baie. L'arc de cercle naturel de cette dernière et l'amphithéâtre qu'elle dessine avec le relief ont non seulement guidés le développement urbain, mais ont aussi guidé la compréhension de la ville et sa projection. De ce fait, le territoire est souvent appréhendé de manière parallèle à la baie et aux courbes de niveau. D'ailleurs, le premier trajet parcouru de l'Aéroport au centre dévoile déjà l'ampleur de cette linéarité, fabriquée par des infrastructures, qui crée des ruptures entre le haut et le bas de la ville, et notamment avec la mer. L'autoroute et les voies de chemin de fer entre la ville et la mer, ainsi que la saturation automobile, font partie des premiers constats. Ils ont permis d'émettre une première hypothèse/intuition : la perpendicularité (transversalité) à la ligne de la baie et au relief (Coupe) constitue une piste fertile d'analytique du territoire et de projet. Nous y reviendrons !

Le second constat concerne la diversité du bâti à Alger : des rues sinueuses de la Casbah jusqu'aux larges espaces constitués de grands ensembles, le tout parsemé de nombreuses friches industrielles.

Enfin, la ville comprend de nombreux espaces cloisonnés, de multiples barrières physiques et un manque d'articulation entre les espaces publics. Il s'agit là des conséquences de plusieurs années d'insécurité d'une part (Mezoued, 2010), et de la prédominance des logiques d'occupations foncières dans la fabrique de la ville d'autre part (Mezoued, 2015). (Figure O1).

LECTURE CRITIQUE DU PLAN STRATÉGIQUE

Avant d'entamer toute démarche de projet, il était nécessaire dans le cadre de l'atelier de l'inscrire dans le cadre des dynamiques urbaines en cours et des orientations stratégiques de la ville. En ce sens, une analyse critique du plan stratégique de développement de la ville d'Alger à l'horizon 2030 a été réalisée. Ce dernier a affiché l'objectif de faire d'Alger une capitale mondialisée, verte, compétitive, etc. Il propose une vision centrée autour d'un Macro-maillage autoroutier, combiné à un réseau de transport en commun. Aux nœuds de croisement des différents réseaux, viennent s'installer de grands pôles métropolitains : culturel, social et économique (Vies-de-Villes, 2012).

Ceci accompagne la volonté d'éclater les centralités et de les sortir du centre-ville. Alors qu'une partie des centralités algéroises est déjà en dehors du centre-ville (voir : Mezoued, 2010).

Le Macro-maillage, comme structure de base, est accompagné d'un plan d'aménagement de la baie et de nombreux autres projets, en cours de réalisation ou terminés : le parc des sablettes, la grande mosquée, des nouveaux stades, l'assainissement de l'oued El Harrach, l'édification des facultés de médecine et de droit, etc.

La lecture approfondie du plan stratégique, tel que présenté dans les documents disponibles, permet de poser une critique fondamentale qui est liée à son approche longitudinale et à son manque d'attache aux particularités locales. Ainsi, à partir de ce constat, il est proposé de renverser la réflexion du plan stratégique en travaillant dans la transversalité et en s'insérant entre les grandes mailles du Macro-maillage tout en déployant un réseau de centralité, non pas métropolitaine, mais locale (figure O2).

LECTURE CRITIQUE DU PLAN STRATÉGIQUE

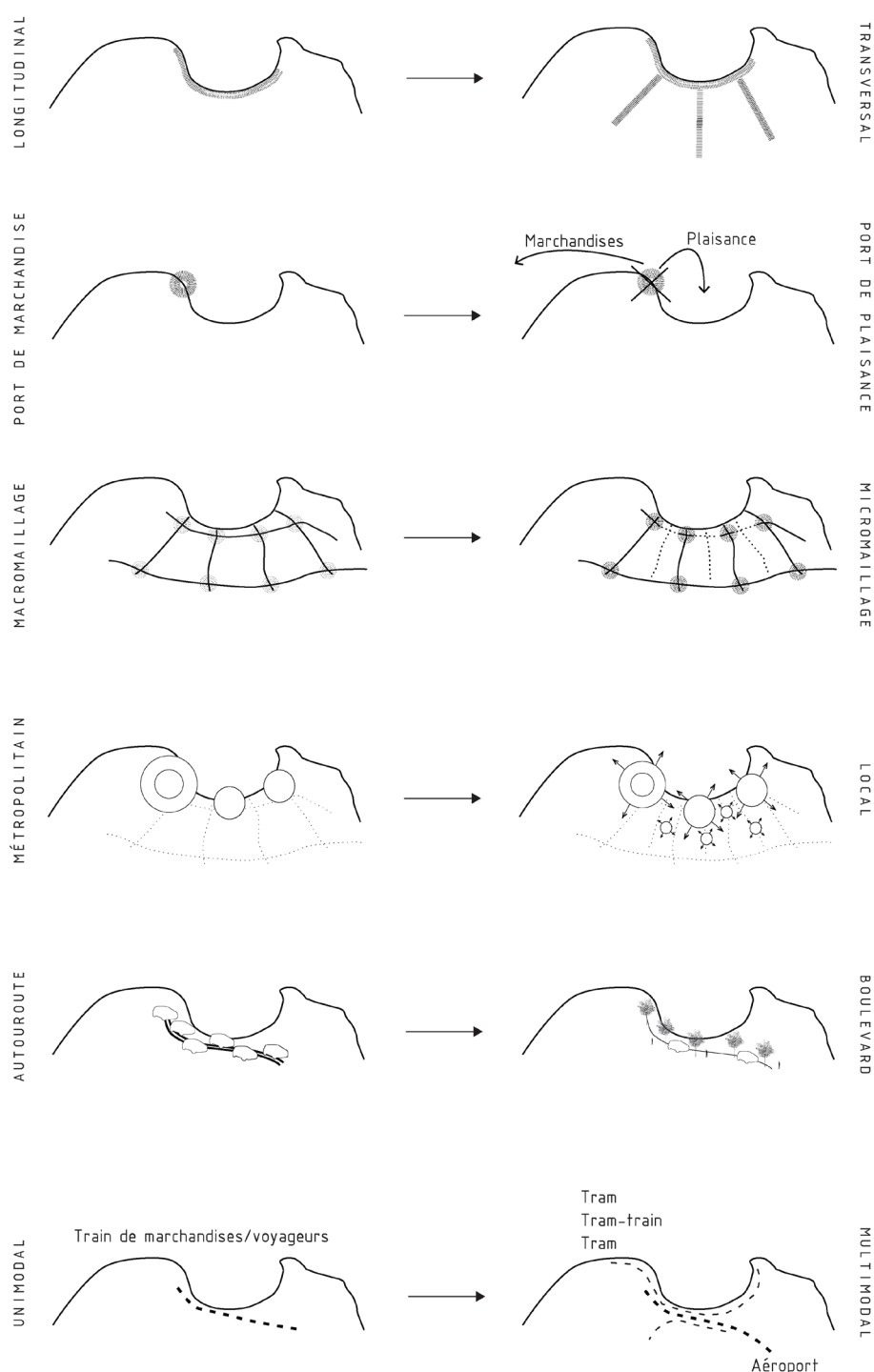


Figure O2 : Lecture critique du plan stratégique et suggestions métropolitaines

JEUX D'ACTEURS

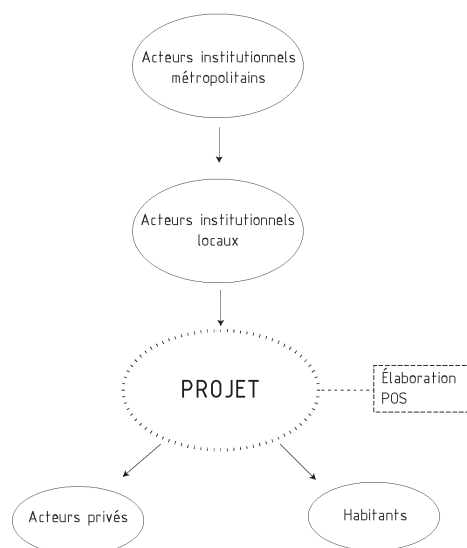
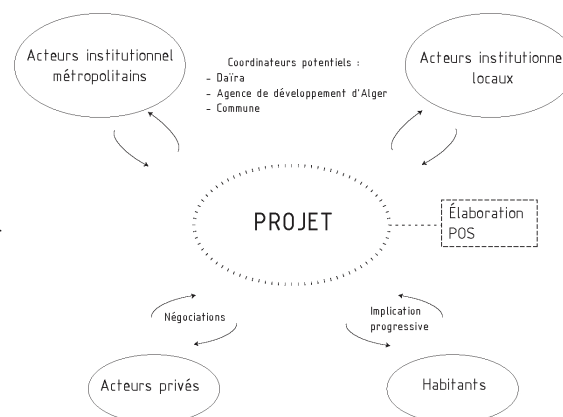
Conception hiérarchique
du montage de projetConception transversale
du montage de projet

Figure 3 : Passage d'une conception hiérarchique du montage de projet à une conception transversale.

Au niveau du jeu d'acteurs, le plan stratégique a réussi cette particularité d'établir un processus de médiation au sein du secteur public. Il reste cependant, comme son nom l'indique, un document stratégique élaboré de manière top-down. Or une approche complémentaire telle que nous l'envisageons, par le local, nécessite de passer (ou de compléter) d'une conception hiérarchique du montage de projet vers une conception plus transversale où les acteurs privés et les habitants sont impliqués le plus en amont possible (figure 03).

PREMIÈRES INTENTIONS
LOCALES

Après ces constats à l'échelle métropolitaine, il a été décidé de se concentrer sur l'échelle locale à travers l'expérimentation de scénarios de projet le long d'une coupe transversale, perpendiculaire aux courbes de niveau et à la baie. Afin d'approfondir la réflexion, dans la logique des travaux de Secchi et Viganò sur le Grand Paris, qui est d'étudier un territoire en partant de « la partie vers le tout et du tout vers la partie », trois coupes ont été réalisées : la première dans le centre-ville, au niveau de la place de l'Émir Abdelkader, vers la mer ; la seconde au niveau de Hussein Dey ; la troisième au niveau du quartier des bananiers (figure 04). Au vu de la problématique posée dans le cadre de l'atelier, le choix a porté sur la coupe sur Hussein Dey. Le passé industriel du quartier, issu de la première et de

la seconde révolution industrielle, avec une forte présence de friches, semblait évident comme terrain d'expérimentation pour questionner la troisième révolution industrielle.

Le choix de la transversale résulte également d'un travail de recherche et d'analyse qui a été élaboré sur le tissu urbain, sur le bâti, sur les équipements scolaires et culturels, sur les espaces publics et les espaces verts, sur les réseaux de mobilité et sur la population locale. La transversale se distingue par la présence sur celle-ci des nombreuses friches industrielles, par le croisement d'une multitude de réseaux de mobilités (la gare ferroviaire, les lignes de métro, du tram et de bus, voiture, piétonne), par la présence des écoles et d'un centre culturel dans les environs et par l'implantation du projet d'un port au bout de la transversale. La méthodologie de projet ne repose pas sur la définition d'un seul scénario, mais sur l'expérimentation par le projet des possibilités que relève le territoire, tant en termes de projet spatial que de jeux d'acteurs et de montage de projets. Elle repose également sur des propositions locales permettant de répondre à des problématiques qui relèvent des dynamiques métropolitaines.

Au niveau de la coupe transversale, depuis Kouba vers le bord de mer, en passant par Hussein Dey, plusieurs ruptures physiques interrompent le cheminement. La première se situe à la limite entre Kouba et Hussein Dey, sur la rue Fernane Hanafi. Un mur entoure la cité de logement qui longe la rue et empêche toute

perméabilité entre les deux communes. La seconde rupture est induite par la succession de l'avenue de Tripoli, occupée par le tram et bordée de plusieurs friches, avec les voies de chemin fer. Enfin, l'autoroute qui longe le bord de mer constitue la troisième rupture. Les cheminements piétons ne permettent pas une pratique confortable, car ils sont la plupart du temps cloisonnés et repoussés dans leurs retranchements à cause de la prédominance de la voiture dans l'espace public. De plus, comme évoqué précédemment, Hussein Dey est un quartier qui faisait partie de l'ancienne périphérie industrielle d'Alger. Il a connu une certaine mutation de ses espaces, vers plus de mixité de fonctions, notamment à travers des processus de morcellement progressifs des grands îlots industriels qui le composent. Cependant, tous n'ont pas connu ce processus, malgré la poursuite des mutations et notamment de la densification des îlots. De ce fait, ces grands îlots, anciennement industriels, ne permettent aucune perméabilité et com-

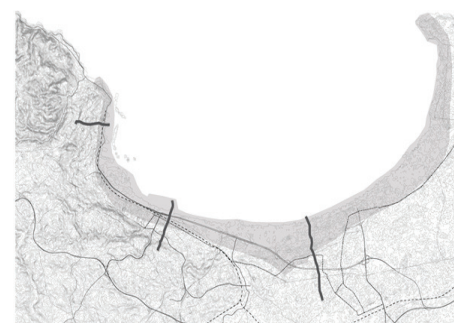


Figure 04 : Les trois coupes sur le territoire d'Alger.

pliquent les connexions entre les équipements de quartiers. De grands détours sont parfois nécessaires (figure 05).

Pour répondre à cette problématique, le projet fait le choix de faire passer le trait de coupe au cœur d'un ancien îlot industriel, partagé entre le dépôt de

bus de l'ETUSA, le Lycée Aïcha et les hôtels Oasis et New Dey. Il se prolonge ainsi au cœur de la commune au niveau du bâtiment de l'APC, vers la Minoterie et la gare, jusqu'à la mer. Cette ligne crée un cheminement constitué d'espaces publics hospitaliers aux mobilités lentes, notamment pédestres. Au niveau des croisements avec des voies mécaniques, la priorité est donnée aux piétons grâce à des aménagements de trottoirs continus ou d'espaces partagés, inspirés



Figure 05 : Vue sur l'axe de la transversale à partir d'un ancien îlot industriel, prise à partir de l'hôtel Oasis.

de la pratique quotidienne de la rue par les habitants, qui forcent les voitures au ralentissement.

Le long de ces aménagements d'espaces publics, le long de l'axe, plusieurs intentions locales, ou principes d'intervention ont été définis. Il s'agit notamment de :

- L'ouverture des clôtures autour des bâtiments publics et l'aménagement de parvis sécurisés ;
- la réappropriation des friches industrielles, notamment par les acteurs locaux du territoire en vue d'une réhabilitation de celles-ci avec une mixité de fonctions. Dans certains cas, cela peut faire l'objet uniquement de réa-

ménagement et de programmation alternative. Dans d'autres cas, il s'agit de densification ;

- Le morcellement et l'ouverture des grands îlots, par la création d'une accessibilité pédestre ;
- La réorganisation de certaines infrastructures de transport et notamment l'inversion des priorités.

TRANSVERSALE À TRAVERS LES COMMUNES DE KOUBA ET D'HUSSEIN DEY

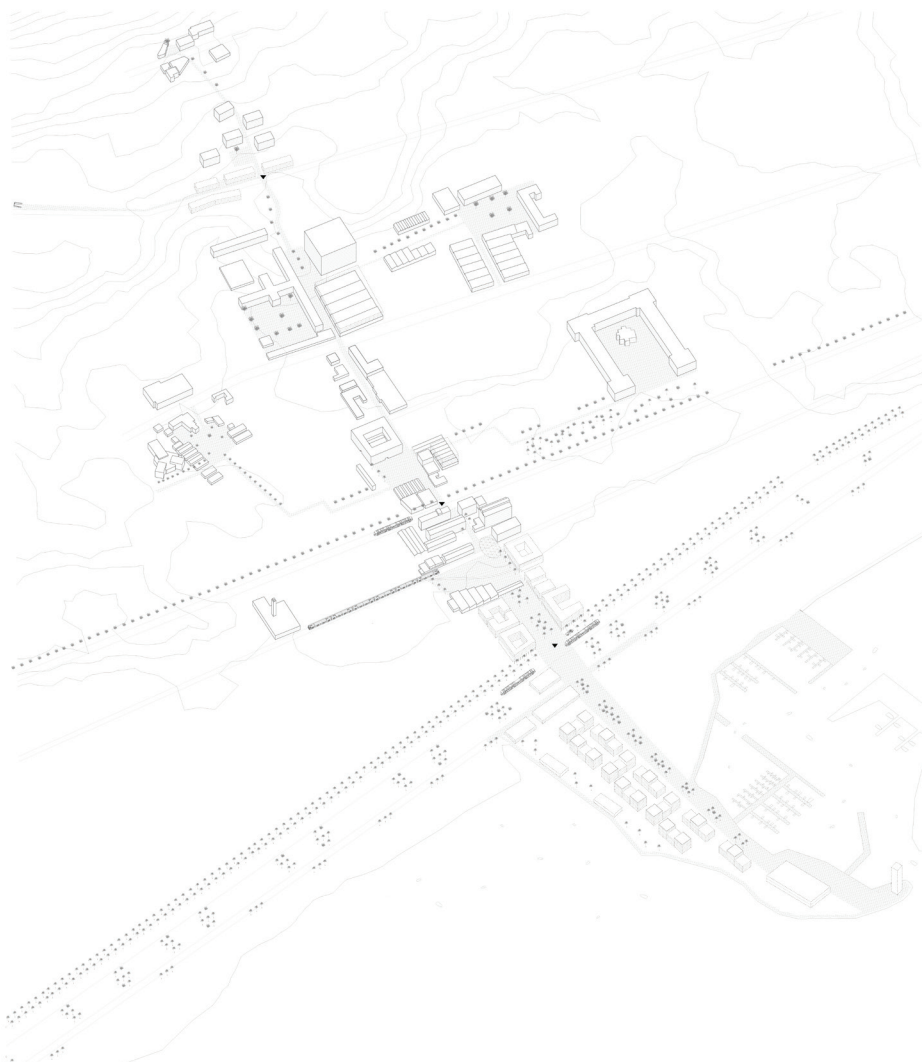


Figure 06 : Le projet spatial le long de la transversale de Hussein Dey

Enfin, il est important de noter qu'il y a, le long de cette transversale, énormément de potentiel foncier disponible, notamment le long du bord de mer. Afin de l'exploiter au mieux, il semblait important de redéfinir complètement le statut de l'autoroute qui constitue une barrière importante et qui occupe elle-même des surfaces importantes. La présence du tramway, du métro et du train constitue un argument suffisant en termes de mobilité, pour justifier une réduction de l'emprise de la voiture, la réorganisation du partage de la voirie et le transfert modal le plus en amont possible. L'autoroute est ainsi transformée en boulevard urbain.

La création de cet espace public continu devrait contribuer à l'amélioration de la qualité de vie dans le quartier et induire

des investissements privés pour la construction de nouveaux logements et commerces. Ces derniers doivent suivre la recommandation urbanistique prin-

cipale du projet, à savoir la mixité et le maintien d'un espace habitable et habité.

Ce qui va à l'encontre de la tendance actuelle dans le quartier, de développement

d'un espace monofonctionnel, avec la prédominance de la fonction touristique. La forte présence d'établissements scolaires et le caractère populaire du quartier doivent être accompagnés d'une densité de logements acceptable et non leur transfert en périphérie.

INTENTIONS LOCALES

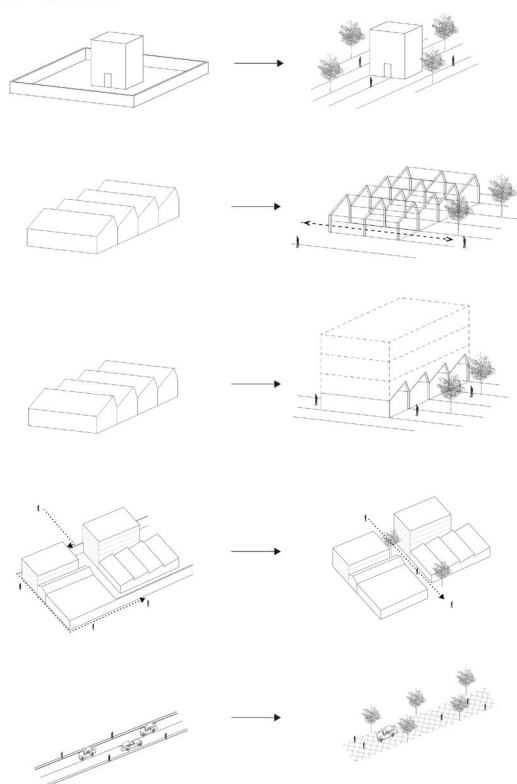


Figure 07 : Les intentions locales

EXPÉRIMENTATION DE PROJETS ET SCÉNARIOS

1. Entre Kouba et Hussein dey

L'avenue, auparavant bordée de murs, est aménagée par un nouveau front bâti contenant diverses activités commerciales au rez-de-chaussée. Des percées à travers ce front bâti permettent la liaison entre les deux communes.

D'avantage de place est donnée au piéton et la continuité du cheminement est rendue possible par un aménagement continu au sol. Le ralentissement de la circulation automobile est justifiable au vu de la présence de la ligne de métro en dessous. L'incitation au report modal est une constante du projet, qui est pleinement justifiable dans ce quartier. Par ailleurs, une autre alternative pour ce type de franchissement est la création d'une passerelle partant du niveau haut de Kouba vers le niveau bas d'Hussein Dey.

2. Le centre de Hussein Dey

Au sein de ce périmètre, une nouvelle centralité pour le quartier d'Hussein Dey est proposée grâce aux transformations suivantes :

- La minoterie, un vestige du patrimoine industriel, est transformée en musée et en centre administratif pour la commune et la daïra.
- Les lignes de train (anciennement destinées au transport de marchandises et de voyageurs) sont désormais utilisées pour accueillir un tram-train connectant l'aéroport aux différentes communes d'Alger.

- Une place est créée à l'arrêt du tram-train et en avant de la minoterie. Un ancien hangar est appropriable par les habitants comme locaux associatifs et salle de spectacle-concert.
- Une autre place est également créée au-devant du bâtiment accueillant actuellement une partie des bureaux de la commune, des logements ainsi qu'un marché. Cette place permet au marché de s'étendre, mais également le déroulement d'activités sportives. De chaque côté de la place, des cheminements traversant les intérieurs d'îlots amènent vers différentes écoles du quartier.

Un autre scénario possible est la fabrication d'une continuité surélevée qui joue sur la déclivité du terrain pour connecter le haut et le bas de la ville à travers une passerelle légère.

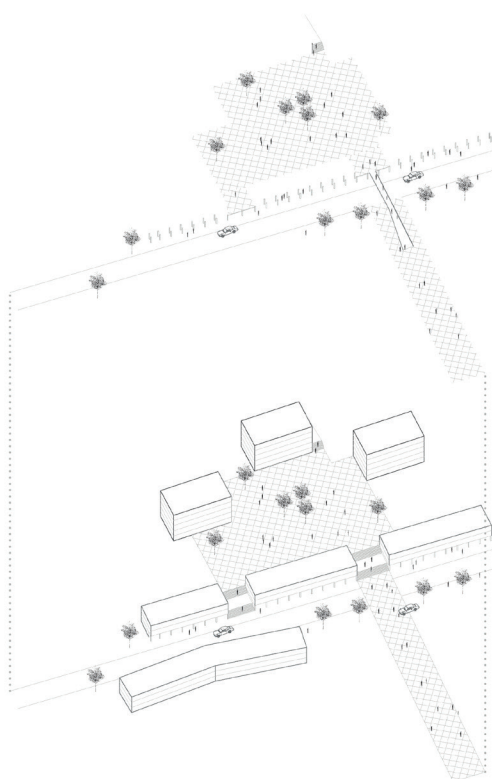


Figure 08 : Scénarios de projet entre Kouba et Hussein dey

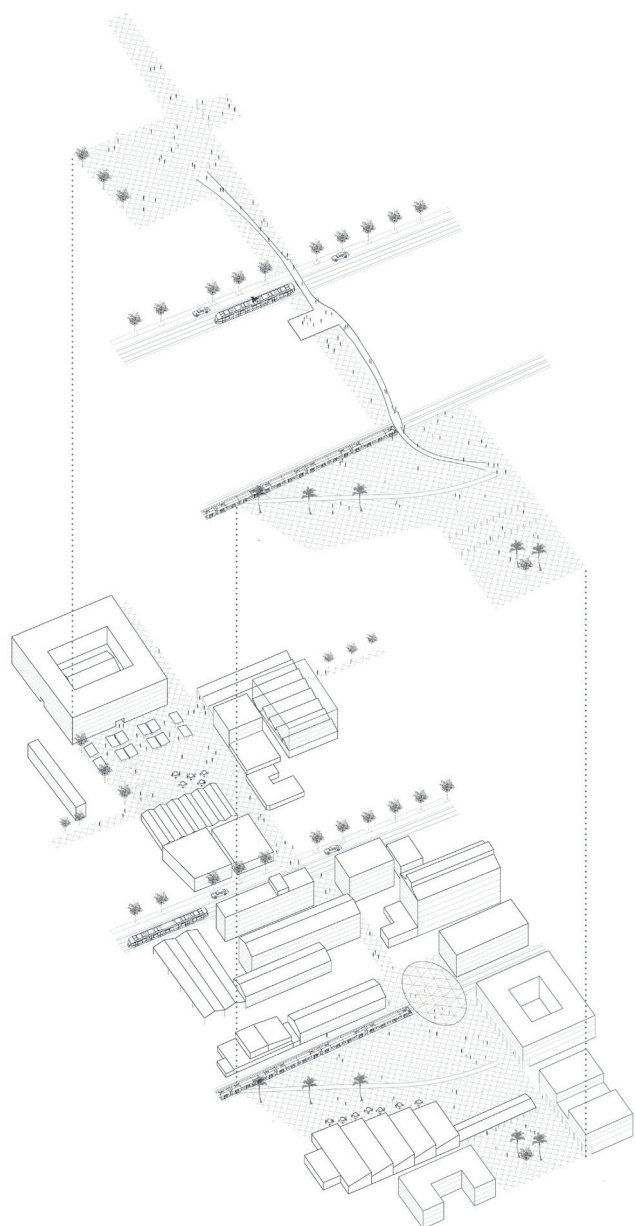


Figure 09 : Scénarios de projet pour le centre de Hussein Dey

3. Autour du nouveau boulevard du front de mer

Grâce au report de flux sur les nouveaux transports en commun, l'autoroute est transformée en boulevard urbain. Vers l'intérieur des terres, il est bordé de nouveaux immeubles proposant des commerces au rez-de-chaussée. De l'autre côté, une vue est laissée vers la mer, interrompue par endroit par la présence d'équipements de bord de mer. Aussi, une nouvelle ligne de tram longeant la baie d'Alger sur toute sa longueur est mise en place.

Trois scénarios sont possibles :

- Le ralentissement total de la circulation au niveau des points de franchissement, grâce à un dispositif simple de feu tricolores ;
- Le passage sous la route ;
- Le passage sur la route, grâce à une passerelle.

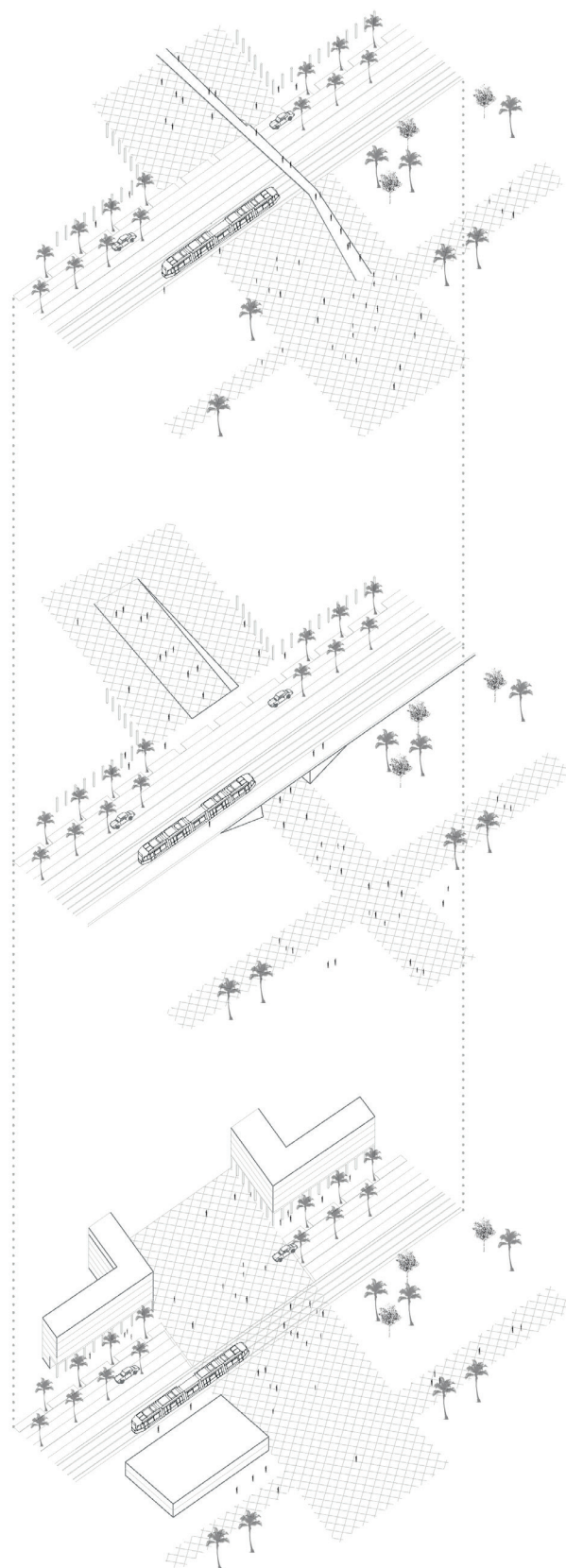


Figure 10 : Scénarios de projet pour le boulevard du front de mer

PRINCIPES PROSPECTIFS LOCAUX ET MÉTROPOLITAINS APPLICABLES À LA BAIE D'ALGER

Les réflexions faites à l'échelle locale, notamment sur les infrastructures, ont permis de traiter des problématiques qui se retrouvent sur l'ensemble du territoire métropolitain. Le travail sur la partie permet donc d'apporter des réponses également sur le tout. Les deux échelles, locale et métropolitaine, ont été constamment mise en relation dans l'ensemble du processus de projet. Ces problématiques ont été traitées à travers les différents points suivants :

a. Les espaces publics : une série d'actions a été proposée afin d'améliorer la qualité de ces espaces et de valoriser leur fonction au sein de la ville en ouvrant des lieux cloisonnés et proposant de nouveaux espaces publics. Il a également été proposé d'aménager des cheminements entre les écoles, les friches réhabilitées et les différentes communes. Pour permettre aux piétons une meilleure accessibilité, l'aménagement d'espace partagé s'est avéré nécessaire à certains endroits.

b. La réhabilitation du patrimoine : la restauration de la minoterie ainsi que toutes les activités vétustes représentant une valeur historique ou un cachet patrimonial qui caractérisent les différents sites. Le recyclage des bâtiments industriels dans une démarche de maintien de la productivité en ville, mais sous des formes plus contemporaines est également une constante du projet. Ainsi, le patrimoine de la première et de la seconde révolution industrielle devient le moteur de la troisième révolution industrielle.

c. Logement, commerces et équipements : le projet propose de créer de la mixité urbaine en introduisant des logements, commerces et équipements entre Kouba et Hussein Dey, au niveau des friches réhabilitées, entre la minoterie et le projet du Boulevard urbain

d. Les infrastructures de transport : Comme expliqué plus haut, afin de décélérer le trafic qui constitue un obstacle entre la ville et la mer, il est proposé de transformer l'autoroute du front de mer en boulevard urbain tout en densifiant le transport en commun par une nouvelle ligne de tram parallèle à ce boulevard.



Figure 11 : situations problématiques par thèmes et expérimentation de solutions.

Pour chacun des thèmes abordés, une analyse du jeu d'acteurs est réalisée avec des solutions visant à établir une collaboration accrue entre ces différents acteurs concernés. Dans l'esprit d'une 3e révolution industrielle et dans le courant de pensée d'une économie collaborative, l'urbanisme et l'aménagement du territoire devront passer par une plus grande consultation des acteurs. L'objectif est de passer d'une hiérarchisation à une transversalité où différents acteurs interviennent aux différentes phases du projet. L'implication de la population locale devrait dépasser la simple information et aboutir à une participation progressive tout au long du projet.

L'idée n'est ici n'est pas de reproduire les pratiques participation citoyenne à l'identique de ce qui peut se faire dans d'autres contextes, mais de construire à chaque étape du projet et pour chaque situation des « nuages d'acteurs » (Tranda-Pittion, 2011), qui fabriquent le processus de projet. Ils sont déterminants pour la réussite du projet dans son portage, sa réalisation et l'apport de solutions tout au long du processus (Mezoued, 2015).

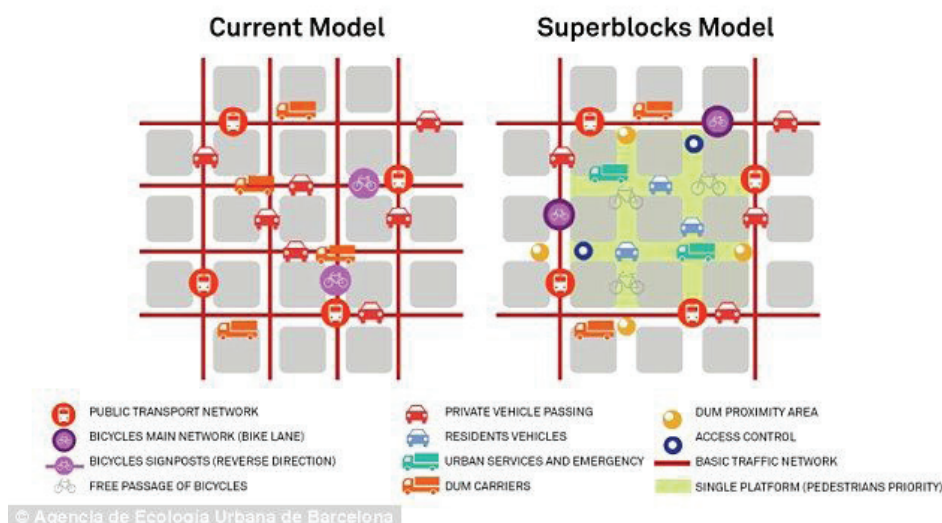
DE LA RECHERCHE PAR LE PROJET EXPÉRIMENTALE À L'OPÉRATIONNALISATION

L'analyse et les propositions émises pour la transversale étudiée ne donnent pas de solution définitive au cas étudié, mais permettent d'aboutir à une boîte à outils de solutions applicables à diverses configurations sur l'entièreté du territoire d'Alger. L'idée est la réalisabilité du processus le long de la baie, mais aussi sur l'ensemble des interstices du Macro-maillage. Le Micro-maillage proposé - fait d'espaces publics marchables, habitables et habités, productifs, redynamisés - permet de recréer des espaces de proximité de qualité et des quartiers consolidés.

Ainsi généralisés, ils peuvent, à l'image des superblocks de Barcelone (figure 12), transformer radicalement l'espace urbain algérois, l'apaiser de la circulation et guider la densification et l'intensification (Dekkil, 2009) des espaces.

Cette approche, complémentaire au plan stratégique et au PDAU, peut de ce fait, constituer une sorte de guide à l'élaboration des futurs Plan d'Occupation du Sol (POS), qui en sont la déclinaison directe. La fabrication de la maille apaisée à l'échelle locale, mais en lien avec les dynamiques métropolitaines constitue la clé pour assurer la relation entre les

SUPERBLOCKS MODEL



échelles et déployer des espaces de qualité à Alger. Ce changement de paradigme trouverait de ce fait une application directe et rapide dans le cadre de l'appareil réglementaire actuel et des outils de planification disponibles.

Figure 12 : Superblocks de Barcelone (Source : plan de mobilité de Barcelonne)