LA MISE EN RÉCIT DE L'URBANISME ALGÉROIS

PASSÉ, PRÉSENT, FUTUR

À la recherche des conditions d'institution de l'espace public comme médiation et comme projet

Cas du tramway d'Alger.



ANISS M. MEZOUED

Université catholique de Louvain
Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et urbanisme - LOCI
École d'urbanisme et d'aménagement du territoire

LA MISE EN RÉCIT DE L'URBANISME ALGÉROIS
passé, présent, futur

À la recherche des conditions d'institution
de l'espace public comme médiation et comme projet
Cas du tramway d'Alger.

Aniss Mouad MEZOUED

Thèse présentée en vue de l'obtention du grade de :
Docteur en Art de Bâtir et Urbanisme

Composition du Jury:

Professeur Jean Stillemans (UCL), président
Professeur Bernard Declève (UCL), promoteur
Professeur Bernard Haumont (ENSA-Paris-Val de Seine), comité d'accompagnement
Professeur Jacques Teller (Ulg), comité d'accompagnement
Professeur Yves Hanin (UCL)
Professeur Vincent Kaufmann (EPFL)
Professeure Nora Semmoud (UNIV-TOURS)
Professeur Pierre Vanderstraeten (UCL)

Louvain-la-Neuve
Janvier 2015

Thèse financée par l'Université catholique de Louvain.

Crédits photographiques et fonds de plan:

Sauf mention expresse au bas de l'image ou dans la table des illustrations, toutes les photos ont été prises par l'auteur ou les collaborateurs de la recherche.

Les photographies aériennes ont été prises par Kais Djilali. Elles sont propriété de Halim Faïdi et sont utilisées avec son autorisation.

L'orthophotoplan *Worldview-2 du 20.02.2013* utilisé comme fond cartographique a été acheté pour la thèse par la faculté LOCI-UCL auprès de l'entreprise GIM©.

© Presses universitaires de Louvain, 2015.
© Diffusion universitaire Ciaco, 2015.
Dépôt légal: D/2015/964/1
ISBN: 978-2-87558-356-7
Imprimé en Belgique

Diffusion: www.i6doc.com, l'édition universitaire en ligne

Sur commande en librairie ou à
Diffusion universitaire CIACO
Grand-Place 7, 1348 Louvain-la-Neuve, Belgique
Tél. +32 10 47 33 78
Fax. +32 10 45 73 50
duc@ciaco.com

à Alger

4

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier Bernard Declève, mon promoteur de thèse, pour la pertinence de son encadrement et de ses conseils, pour sa grande disponibilité et sa patience, pour son intérêt pour le sujet, son enthousiasme et sa passion... *Bernard, je te remercie également pour ton amitié* ! Ensuite, je remercie les membres de mon comité d'accompagnement, Jacques Teller et Bernard Haumont, pour leurs conseils pertinents et leur disponibilité. Je remercie les membres du jury qui ont accepté de lire la thèse et qui par leurs remarques et critiques m'ont aidé à améliorer le document final. Je remercie également l'Université catholique de Louvain qui m'a permis de finaliser cette thèse dans les meilleures conditions en m'octroyant une bourse de recherche doctorale. Enfin, je souhaite remercier l'ensemble des personnes qui ont participé de près ou de loin à la rédaction de la thèse, à commencer par Lucie Desmet qui m'a accompagné dans mes recherches de terrain et qui m'a aidé dans les analyses et la production cartographique. Je remercie l'école polytechnique d'architecture et d'urbanisme d'Alger-EPAU, notamment son directeur, le professeur Salah Zerouala, ainsi que le professeur Tahar Baouni, pour la coopération qui a été mise en place avec l'UCL et qui à permis d'accueillir Lucie à Alger. Je remercie l'ensemble des personnes ressources que j'ai rencontrées à Alger, notamment Amine Benaïssa, Larbi Merhoum et Akli Amrouche. Je remercie Boris Nasdrovisky, Julie Denef et Tiphaine Jahier pour leurs relectures et leurs conseils. Je remercie l'ensemble de mes collègues du CREAT et spécialement l'équipe URBA : Mario, Mauricio, Patricia, Bianca, Julie, Valéria, Joël, Roselyne, Séréna, Michèle, Claire et Priscilla.

De cette fabuleuse aventure en Belgique, je remercie tous ceux que j'ai croisés en chemin, qui m'ont enrichi de leurs savoirs, de leurs cultures et de leur amour. Je remercie particulièrement Anne Marie et Étienne qui m'ont aidé à entamer cette aventure et m'y ont accompagné avec leur amitié.

Enfin, je remercie mes proches et toute ma famille. Mes parents, sans qui rien n'aurait été possible... *Je vous remercie de m'avoir accompagné sur le chemin de la vie, de m'avoir guidé au quotidien et d'avoir toujours cru en moi*! Mes sœurs et leurs maris, qui m'ont soutenu dans cette longue aventure, mais aussi mes neveux, Kamila, Racym, Areslane et Nassif, qui m'ont empli d'amour et de joie...*je vous aime !*

Je finirai, en espérant n'avoir oublié personne, en remerciant Zoé, mon épouse. *D'abord, Merci pour tes relectures et tes corrections... mais surtout, Merci pour ta douce présence, ton soutien dans la difficulté, ta patience et bien sûr ton amour. Sans toi, l'aboutissement de cette thèse n'aurait pas été possible !*

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 13

PREMIÈRE PARTIE : LES CONDITIONS DU RÉCIT 24

I.LA SCÈNE DU DRAME 25
1.1. Et le site créa la ville ! 27
1.2. Des enjeux pour l'avenir 29
1.3. L'urbanisation d'Alger 35
1.4. Les formes urbaines d'Alger 39
1.5. La question de la mobilité et de la relation urbanisme-transports 41

II.LES RESSORTS DU RÉCIT 47
2.1. Paul Ricœur : Temps et récits 48
2.2. Claude Brémond : Logique du récit 50
2.3. Récits urbanistiques et récit urbain 52
2.4. Le récit comme démarche de recherche-projet 56
2.4.1. L'approche rétrospective 56
2.4.2. L'approche du présent 60
2.4.3. L'approche prospective 62
2.5. La question du choix de l'intrigue 64
2.6. Formes urbaines des villes et récits urbanistiques contemporains 66
2.6.1. Les récits de la complexité par l'objet et le fragment 70
2.6.2. Les récits de la complexité et de l'hybridation à travers l'espace public 73
2.6.3. Fractalité et connexions 76
2.6.4. La tension entre les récits dans les formes de la ville soutenable 77
2.7. Récits urbains et récits urbanistiques, la fragmentation vs l'hybridation et la complexité 81

III.LES ACTEURS, LEURS DISCOURS ET LEURS ACTIONS SUR LES FORMES DE LA VILLE 83
3.1. La table des acteurs, les formes urbaines et les logiques de production de l'espace urbain 85
3.2. Discours et productions des grands « pouvoirs organisateurs » d'Alger 88
3.2.1. L'urbanisme de la continuité dans la rupture 89
3.2.2. L'urbanisme de la libéralisation ou de la rupture dans la continuité 93
3.2.3. L'urbanisme des grands programmes présidentiels ou d'État 97

3.3. Les récits du futur d'Alger **98**
3.3.1. Les récits de la planification 99
3.3.2. Le récit du Grand Projet Urbain 103
3.3.3. Le récit d'Alger 2030 105
3.4. Productions et acteurs de la ville ordinaire **113**
3.4.1. L'urbanisme « spontané » 114
3.4.2. L'urbanisme de la privatisation ou de la cession des biens de l'État 117
3.4.3. L'urbanisme de la ville franchisée 121
3.5. Multiplication des acteurs, fragmentation et hybridation **124**

DEUXIÈME PARTIE : LE RÉCIT DU TRAMWAY D'ALGER 126

IV. MÉTHODOLOGIE DE LA MISE EN INTRIGUE 127
4.1. Rappel des faits **128**
4.2. Les formes urbaines au-delà de la forme **132**
4.2.1. Pratiques, représentations et images de la ville 133
4.2.2. Le jeu d'acteurs, ou le chaînon manquant des analyses de la forme 134
4.3. La promenade comme méthode **136**
4.4. Les rencontres et interviews au plus proche des acteurs **138**
4.5. Faire parler la ville à travers la morphologie **141**
4.5.1. L'échelle de la ville et le parcours du tramway 142
4.5.2. L'échelle des quartiers/1 km2 146
4.5.3. L'échelle du tissu et du voisinage/500mX500m 149
4.5.4. L'échelle de l'îlot/150 m* 150m 150
4.6. Les indicateurs et la fabrication des données **151**

V. UN TRAMWAY NOMMÉ DÉSIRS 155
5.1. Des tramways nommés désirs **156**
5.2. Le tramway d'Alger, une histoire de transport **158**
5.2.1. La ligne en question 158
5.2.2. Un système d'acteur hautement centralisé et sectoriel 165
5.3.1. Les séquences de la promenade 169
5.3.2. L'interface entre les séquences 176
5.3.3. Les bords 177
5.3.4. L'espace public 180
5.3.5. Le potentiel foncier 183
5.3.6. Paroles d'habitants 183
5.4. Les espaces d'action du plan stratégique autour de la ligne de tram **185**
5.5. Le tramway un levier de projet urbain ? **187**

VI. LE TRAMWAY ET LA FABRIQUE URBAINE 189
6.1. L'échelle des quartiers 190
6.1.1. Alger, la fragmentation des formes 203
6.1.2. Le potentiel foncier à l'échelle locale 205
6.1.3. Alger, ville déconnectée à l'échelle locale 206
6.2. 500 m x 500 m, l'échelle des tissus et du voisinage 209
6.2.1. Logiques de production des formes, foncier et densités 209
6.2.2. L'espace public du mouvement 213
6.2.3. La fracture du tramway 215
6.3. 150 m x 150m, l'échelle de l'îlot 217
6.3.1. Les interactions formes urbaines/tramway 220
6.3.2. Des formes pour des types d'acteurs 223
6.3.3. Des usages et des pratiques 225
6.3.4. La résilience des formes 226
6.4. Les bases du projet de ville construit dans l'épaisseur du tramway 227
6.4.1. Le potentiel de liaisons et de connectivité 228
6.4.2. La dynamique des flux 229
6.4.3. La forme de la rue ou la rue comme forme 231
6.4.4. L'espace public comme support à l'accroche du tramway au territoire 231
6.4.5. Le relais des acteurs locaux 232
6.5. Le récit du tramway 232

TROISIÈME PARTIE :
VERS UN NOUVEAU RÉCIT ALGÉROIS DU FUTUR 236

VII. LA MÉDIATION URBANISTIQUE COMME MÉTHODE DE MISE EN INTRIGUE 237
7.1. Le choix de l'intrigue 238
7.2. La construction du futur et la question du temps 240
7.2.1. De la planification au projet urbain 243
7.2.2. La prospective et la perception des futurs 247
7.2.3. La prospective du présent, le génie collectif et l'hybridation 250
7.3. La médiation comme mise en intrigue 253
7.3.1. Concepts, conditions et objets de la fabrication du lien 254
7.3.2. La médiation urbanistique et la coproduction de l'espace urbain 259
7.3.3. Les temps de la médiation 266
7.4. Vers une pensée du métissage et de l'hybridation 269

VIII. VERS UN RÉCIT D'ESPACE PUBLIC :
UNE EXPÉRIENCE EMPIRIQUE 271
8.1. L'adhérence spatiale des modes de transport 272
8.1.1. L'adhérence en termes d'usages et de pratiques 275
8.1.2. L'adhérence en termes de processus organisationnel et de jeu d'acteur 277
8.2. L'adhérence du tramway à l'échelle des quartiers 279
8.2.1. L'in-adhérence spatiale du tramway d'Alger 279
8.2.2. L'adhérence du tramway en termes de pratiques 290
8.2.3. L'adhérence du tramway en termes de jeux d'acteurs 294
8.3. De l'amélioration de l'adhérence du tramway à la fabrication de l'espace public comme médiation 298
8.4. Expérimentation du projet d'adhérence comme médiat 299
8.4.1. Les quatre projets d'adhérence spatiale 301
8.4.2. La présentation du médiat aux acteurs du territoire 309
8.4.3. La parole aux acteurs 310
8.5. Vers la mise en place d'un processus de médiation 318

IX. LES CONDITIONS DE CONSTRUCTION DU RÉCIT D'ESPACE PUBLIC COMME MÉDIATION ET COMME PROJET 323
9.1. Les conditions spatiales du récit médiateur algérois du XXIe siècle 324
9.1.1. Les formes de la ville du récit algérois du futur 325
9.1.2. L'espace public « un projet de sol capable de construire un horizon de sens » 329
9.1.3. Les espaces d'action du récit urbain algérois du futur 333
9.2. Les conditions organisationnelles du récit médiateur algérois du XXIe siècle 335
9.2.1. Les ateliers de médiation comme alternative organisationnelle 338
9.2.2. L'acteur médiateur 344
9.2.3. Éléments pour l'élaboration des ateliers de médiation 348
9.3. Les conditions de mise en œuvre du projet d'espace public comme médiation 351
9.4. Le futur n'est-il pas déjà là ! 352

CONCLUSION 357
BIBLIOGRAPHIE 367
ANNEXES 378

INTRODUCTION

La présente thèse puise ses racines dans le contexte urbain algérois. Elle se nourrit de deux constats. Le premier est celui, maintes fois mis en avant par les professionnels de l'urbanisme, que l'espace urbain d'Alger et ses formes urbaines sont complètement fragmentés. En effet, Alger est le résultat de la superposition et de la juxtaposition d'opérations urbaines qui n'ont pas de liens entre elles. Elles sont les fruits des actions spatialisées d'acteurs qui n'entretiennent pas, eux non plus, de liens entre eux. Les acteurs publics agissent suivant des logiques sectorielles sans vision commune. Chaque secteur intervient sur ses propres espaces et surfaces foncières et selon ses propres logiques sans se préoccuper des actions des autres secteurs et des autres acteurs. Les acteurs privés, quant à eux, agissent suivant des logiques individuelles, formelles et informelles, en fonction des opportunités foncières disponibles.

Le second constat est que, depuis l'indépendance du pays, l'urbanisme en tant qu'action publique n'a pas réussi à réguler le jeu d'acteur et à rassembler ces derniers autour d'un projet de ville, qui puisse se maintenir dans la durée malgré les changements institutionnels d'une part, et qui ne soit pas générateur de fragments supplémentaires d'autre part. Effectivement, depuis 1962[1], une série de plans et de schémas se sont succédé en essayant, à chaque fois, de définir un nouveau projet de ville pour Alger. Ces différents projets ont tous été entamés, mais aucun n'a complètement abouti. De ce fait, ils ont également contribué à la fragmentation du territoire à travers des fragments de réalisations.

[1] 1962 est l'année d'indépendance de l'Algérie après 130 ans de colonisation française.

À partir de ces constats, ainsi que d'autres observations des phénomènes urbains en présence à Alger et ailleurs, nous émettons l'hypothèse que : ce qui constitue ces fragments, à savoir les formes urbaines, sont des récits. Ils dépasseraient la simple configuration spatiale pour raconter un enchevêtrement de relations entre les formes, les pratiques des habitants et les acteurs du territoire. Ces relations dépasseraient parfois la fragmentation apparente pour fabriquer des continuités sur lesquelles notre thèse propose de s'appuyer. Il y aurait deux types de récits urbains : ceux portés par les acteurs d'une part et celui que la ville raconte d'autre part. Les premiers correspondraient à des logiques spécifiques de production de l'espace urbain propres à chaque acteur ou type d'acteur. Ils correspondraient également aux visions de l'avenir que ces derniers construisent et qui se matérialisent dans la ville par une diversité de formes. Le second récit, quant à lui, correspondrait à la réalité de la ville en train de se faire. Cette dernière raconterait son propre récit, différent de celui de chaque acteur pris à part, mais constitué de l'interaction de ces récits d'acteurs qui agiraient en tension les uns par rapport aux autres.

La compréhension de ces logiques et la lecture de ces récits nécessiteraient de dépasser la lecture de la ville comme une simple superposition et succession d'événements et de réalisations dans un ordre chronologique. Elles nécessiteraient également de faire appel à différentes méthodes d'analyse et d'étude de l'urbain issues de divers champs disciplinaires. En effet, les outils d'analyses de l'urbain — des formes urbaines plus particulièrement — propres aux architectes, ne semblent pas suffire pour rendre compte de toute la complexité des phénomènes urbains et de la richesse de leurs récits. Il faut, semble-t-il, non seulement questionner les formes elles-mêmes à travers les outils d'analyses morphologiques propres aux architectes, mais aussi analyser le jeu d'acteur, les pratiques et les usages qui sont faits des espaces urbains. Il faut également trouver les outils et méthodes qui permettraient de rendre compte de cette complexité en établissant la synthèse des différents éléments hétérogènes (acteurs, formes, règlements, flux, objets, etc.) et discordants (temporellement et spatialement) qui interviennent dans la production de la ville et du territoire d'une part, et retrouver les liens de cause à effet, ainsi que les phénomènes de configuration et reconfiguration constantes du jeu d'acteurs et du champ de la pratique urbanistique d'autre part.

C'est dans cette optique que nous mobilisons la figure du récit sur le plan théorique et méthodologique. En tant qu'« œuvre de synthèse », le récit permet de refigurer le champ de la pratique en mettant ensemble des éléments hétérogènes et discordants sous l'unité d'une œuvre concordante et d'un tout cohérent (Ricœur, 1991). En se basant, entre autres, sur l'apport théorique de Paul Ricœur, la thèse développe une approche singulière des formes urbaines, qu'elle propose d'appliquer au cas algérois.

En appliquant la grille de lecture du récit, l'état actuel de la ville d'Alger et de la fragmentation de son espace pourrait être vu comme le résultat de la multiplication des récits de l'urbanisme algérois et des logiques de production urbaines qu'a connu Alger depuis l'Indépendance. Chaque acteur aurait produit un ou plusieurs fragments de territoire suivant ses propres logiques, tout en étant en interaction ou en confrontation avec d'autres acteurs, mais sans établir de liens suffisamment solides pour tisser un « tout » cohérent. Chaque acteur est porteur d'un récit urbanistique qui se construit sur la base d'une interprétation de l'état de la ville et en conditionne la manière d'y intervenir. Ces acteurs, notamment ceux du secteur public, ont été porteurs de récits du futur de la ville. Ils ont tenté, à travers des approches similaires, de maîtriser le développement urbain et de cadrer les actions des différents acteurs, sans pour autant y parvenir. C'est donc à partir de ces constats et hypothèses que se posent les premières questions de recherche, qui sont : La ville parle-t-elle, et dit-elle la même chose que les acteurs qui la produisent ? À quelles conditions ce qu'elle nous dit d'elle peut-il se conjuguer au futur, en un projet de ville qui ne soit pas seulement le récit rêvé d'un groupe, mais la production culturelle d'une société ? Quelles sont les conditions de mise en œuvre d'un récit urbain algérois du futur, qui soit un récit de fabrication des liens entre les formes urbaines d'une part, et de médiation entre les acteurs du territoire d'autre part ?

Le tramway du prétexte au texte

Parmi les logiques de production du territoire et les récits contemporains de l'urbanisme algérois que nous avons identifié dans la thèse, nous retrouvons ce que nous avons qualifié « d'urbanisme des grands projets présidentiels ou d'État ». Il s'agit de logiques de productions urbaines qui impliquent des acteurs du secteur public représentés par les plus hautes instances de l'État et qui s'inscrivent au sommet de la hiérarchie institutionnelle et territoriale. Cet urbanisme correspond à un retour des grandes actions publiques urbaines après une absence de plus ou moins dix ans durant les années 1990, période où les actions de l'État étaient essentiellement consacrées à la lutte contre le terrorisme. Le retour sur la scène urbaine se matérialise, à partir des années 2000, par le lancement de plusieurs grands projets sur le territoire national et sur Alger en particulier. Parmi ces grands projets, nous retrouvons celui du tramway d'Alger qui raconte son propre récit. Ce dernier est fait de l'interaction des récits urbanistiques portés par les acteurs et de la réalité de la ville en train de se faire.

Comme la plupart des infrastructures de transport, le tramway a la particularité de traverser une partie importante de la ville. Il croise, dans son parcours, différents types de formes urbaines issus de différentes logiques de production spatiale de la ville. Il constitue de ce fait un potentiel de liaison et de connexion entre les différentes parties de la ville et entre ses différentes formes urbaines.

Du fait de fabriquer de nouveaux espaces publics, il est potentiellement porteur d'une amélioration du cadre de vie, notamment à l'échelle locale. Enfin, il est potentiellement porteur d'un nouveau projet de ville en structurant le territoire autour de la question de la mobilité et particulièrement du transport en commun. Cependant, le tramway d'Alger a été réalisé entre 2006 et 2011 dans une logique complètement sectorielle, sans réflexion sur son rapport aux formes urbaines de la ville existante, ni sur son devenir. Il a été pensé dans une logique de transport et de déplacement de la population d'un point A à un point B sur une première longueur de 16,4 km d'est en ouest. De ce fait, il s'ancre faiblement au territoire qu'il traverse et n'apporte pas l'amélioration du cadre de vie qui est attendue d'un tel projet.

C'est pour ces différentes raisons que nous avons choisi de travailler sur le tramway et de le prendre comme cas d'étude. C'était avant tout un prétexte pour trouver les conditions de la fabrication des liens entre les formes urbaines et entre les acteurs. C'est finalement devenu un sujet central de la thèse qui pose une seconde question de recherche. À travers l'analyse de la ligne et des quartiers qu'il traverse, nous chercherons dans quelle mesure le tramway — ou tout autre type d'infrastructure de transport public — peut participer à la fabrication de liens spatiaux d'une part, et de liens entre les acteurs d'autre part. Nous chercherons également dans quelle mesure il peut participer à la fabrication d'un projet de ville construit au-delà des limites spatiales de la ligne et en intégrant l'ensemble des phénomènes urbains.

Nous émettons l'hypothèse que l'amélioration de l'ancrage du tramway au territoire local pourrait contribuer à la fabrication des liens recherchés. Cet ancrage passerait, comme nous le verrons tout au long de la thèse, par l'amélioration de l'adhérence du tramway sur le plan spatial avant tout, mais aussi sur des aspects liés aux pratiques des acteurs et aux systèmes organisationnels. Nous émettons également l'hypothèse que la fabrication de l'espace public permettrait de penser les infrastructures de transport public en lien avec les formes urbaines et les jeux d'acteurs. Elle permettrait également de mettre ces derniers autour de la table afin de coordonner leurs actions autour de l'objet commun qu'est l'espace public. Dans cette perspective, le récit algérois du futur serait un récit d'espace public comme médiation et comme projet. Il permettrait d'enrichir le côté spatial de la fabrication de liens entre les formes urbaines, par la construction des liens entre les acteurs.

Le récit de la ville en train de se faire nous mène à émettre une hypothèse supplémentaire, qui est la suivante : les conditions d'écriture de ce récit d'espace public comme médiation et comme projet sont déjà présentes aujourd'hui. Elles ne sont peut-être pas dans les récits urbanistiques des acteurs ou de ce qui apparaît comme dominant dans le récit de la ville à l'œuvre, mais elles seraient présentes dans les interactions entre ces récits à travers ce que nous appellerons plus tard les « signaux faibles » ou « germes » de ce récit du futur. Ces germes se trouveraient

dans des dynamiques présentes aujourd'hui. Il faudrait, d'après cette thèse, les accompagner dans un long processus de construction collective et de médiation, autour de l'espace public comme objet transactionnel.

Le récit de la thèse et démarche de recherche

La présente thèse porte sur les récits urbains et urbanistiques, mais raconte aussi son propre récit. Le récit d'un parcours, d'une expérience et d'une évolution du sujet, des outils, des méthodes et des savoirs. Tout d'abord, c'est le parcours d'un architecte, qui, en entamant une recherche en urbanisme, se retrouve confronté à d'autres disciplines et à de nouveaux savoirs avec lesquels il va se familiariser et tenter de travailler. Nous y avons été confrontés à travers la formation doctorale en suivant plusieurs cours et séminaires, en sciences sociales, en sciences politiques et en études du développement. Nous y avons découvert une série d'auteurs que nous nous sommes appropriés sans pour autant en maîtriser la totalité de l'œuvre et en procédant par une sorte de « bricolage » conceptuel et méthodologique que nous revendiquons pleinement.

Ensuite, ce récit est celui de l'évolution du sujet de recherche. En effet, notre préoccupation de départ était le lien entre les formes urbaines et les acteurs. La première proposition portait le titre de « Alger, des idéologies aux formes ». Toujours avec cette idée de récits, nous voulions travailler sur la période allant de 1830 à aujourd'hui, en essayant de montrer comment la vision du monde et les idéologies des acteurs façonnent la ville suivant des formes particulières qui correspondent à ces idéologies. Les différents contacts avec le terrain, les lectures des premières années de la thèse et les séminaires et conférences auxquels nous avons participé ont fait évoluer ce premier sujet vers ce qu'il est aujourd'hui. Il nous est apparu, en cours de route, qu'il serait plus pertinent de construire la thèse autour d'une idée de projet de ville pour Alger en mettant à profit nos compétences en tant qu'architecte. La volonté de fabrication du lien entre les formes urbaines et entre les acteurs, à travers le projet, s'est progressivement affirmée.

Enfin, ce récit est celui d'une temporalité de la recherche qui en a conditionné l'écriture et le choix de l'intrigue. Durant les deux premières années de la thèse, nous ne disposions pas de financement et nous sommes consacrés à l'exploration théorique qui a fini par occuper une place importante dans la première version de ce document avant d'être revue après la défense privée de la thèse. À partir de 2011, nous avons obtenu une bourse doctorale de l'Université catholique de Louvain. Ceci nous a permis de multiplier les contacts avec le terrain d'étude grâce à des séjours prolongés sur Alger. C'est durant ces séjours que le tramway est passé d'un prétexte pour analyser la fabrication des liens spatiaux et entre les acteurs à un sujet et objet central de la thèse.

C'est dans ce contexte que nous avons fait mûrir la recherche en nous questionnant tout au long de sa durée sur la manière de produire de la connaissance en urbanisme. En effet, la recherche en urbanisme est relativement récente et les méthodes et outils utilisés sont souvent issus d'autres disciplines. L'architecture, la sociologie, la géographie, les sciences politiques, l'anthropologie et autres produisent leurs propres approches de l'urbain. Elles produisent de la connaissance dans des domaines bien spécifiques et sur des aspects de l'urbain tout aussi spécifiques. Elles n'englobent que rarement l'ensemble des phénomènes qu'abrite la ville. De plus, l'urbanisme, en tant que discipline tournée vers l'action, implique en termes de recherche une certaine tension entre les tenants de la recherche fondamentale et théorique d'une part, et ceux de la recherche-action d'autre part. De ce fait, la production de connaissances en urbanisme peut paraître problématique à certains égards. Elle pose la question suivante : comment produire de la connaissance sur l'urbain en considérant toute la complexité des phénomènes en présence, en considérant les différentes approches et méthodes possibles et en articulant recherche théorique et recherche-action ou recherche par le projet ?

Notre perception du monde et des phénomènes liés à la ville et aux pratiques urbanistiques a, comme nous le verrons plus tard, considérablement évolué durant ces trois dernières décennies. La manière de produire la ville, d'appréhender sa complexité et de dessiner son avenir a complètement changé, en influençant et en modifiant au passage notre rapport à la production des savoirs et à la connaissance. Ces derniers ont évolué vers la reconnaissance d'une forme de savoir moins formellement structurée, moins technique et plus sociale, plus pratique (Viganò, 2012). La connaissance apparaît de moins en moins séparée de l'action, *« elle est dans l'action elle-même »* (Ascher, 2001, p. 33). La prospective, par exemple, vise à mettre la connaissance au service de l'action. Contrairement à la science, qui a pour but la connaissance elle-même en développant une fonction critique qui manifeste un doute méthodologique, la prospective procède d'un optimisme méthodologique lié à la volonté de construire l'avenir. Elle se base sur la confrontation des expertises et sur le débat public pour appuyer sa légitimité et éviter de tomber dans l'angélisme et le volontarisme (Heurgon, 2003a).

La pratique urbanistique semble, de toute évidence, se rapprocher plus du savoir que de la science. *« L'urbanisme*, nous dit Bernardo Secchi, *est un savoir relatif aux modes de construction, à la modification continue et à l'amélioration de l'espace habitable, spécialement de la ville. Balancé entre l'étude du passé et l'imagination du futur, entre vérité et éthique, il s'est construit lentement par accumulations successives, adossé à des pratiques artistiques, constructives et scientifiques dont on ne peut pas le séparer »* (Secchi, 2006, p. 35). L'urbanisme est intrinsèquement à cheval entre plusieurs disciplines et donc entre plusieurs modes de production de savoir et

de connaissance. Dans la pratique urbanistique et dans l'action, l'urbanisme fait souvent appel à plusieurs disciplines à travers ce qui est appelé aujourd'hui, l'*inter*, le *trans*, ou le *multi* disciplinaire. Dans la recherche en revanche, notamment dans la recherche doctorale, rares sont les opportunités de faire appel à plusieurs disciplines et plusieurs compétences. Pourtant, la réalité de l'urbain semble nécessiter l'ouverture à des savoirs divers. De ce fait, il nous semble important de pouvoir procéder, au sein de la recherche en urbanisme, à l'hybridation des outils, des méthodes et des approches divers.

Le « bricolage »[2] conceptuel et méthodologique, que nous utilisons dans notre démarche de recherche, nous paraît inévitable, voire nécessaire dans le contexte particulier des études urbaines d'une part, et en raison de la diversité et de la complexité des phénomènes que nous étudions d'autre part. Pour répondre à nos deux questions de recherche et vérifier nos hypothèses, la thèse est abordée à partir de deux entrées. Une entrée par la théorie et une entrée par le terrain et la pratique. La première entrée concerne particulièrement la notion de récits urbains et leur conjugaison au futur à travers les démarches de prospective du présent d'une part, et à travers la médiation d'autre part. La seconde entrée, par le terrain, concerne précisément les récits de l'urbanisme algérois post-Indépendance et plus particulièrement le récit du tramway d'Alger. Elle se base sur des analyses *in situ* et sur des outils et méthodes d'analyses classiques, qui sont les analyses morphologiques et les enquêtes auprès des acteurs. À partir de ces deux entrées, la thèse produit de la connaissance à travers une approche singulière gravitant autour de trois notions « théorico-pratiques » : celle de récit urbain ; celle de recherche par le projet et par l'action et celle de prospective du présent.

Le récit urbain

Nous mobilisons la notion de récit afin de tenter, comme nous l'avons déjà évoqué, d'appréhender la complexité des phénomènes urbains et de les synthétiser dans un « tout » plus ou moins cohérent. Afin de passer de notre hypothèse de départ à une démarche scientifique qui puisse produire de la connaissance autour de cette notion de récit urbain, nous avons commencé par questionner la notion de récit à partir de l'apport phénoménologique et herméneutique de Paul Ricœur dans son œuvre en trois tomes *Temps et Récits* (Ricœur, 1991). Nous y explorons les outils et méthodes que Ricœur mobilise pour la compréhension des phénomènes liés aux récits littéraires d'une part, et pour l'interprétation et la lecture des textes au-delà de leurs aspects purement formels et syntaxiques d'autre part. Ces outils, ou plutôt ces clés d'analyse, ont été transposés aux récits urbains. Ils nous permettent de définir trois approches, qui sont : une approche rétrospective pour la lecture historique des

[2] On doit le terme de « bricolage conceptuel et méthodologique » à Claude Levi-Strauss.

phénomènes urbains, une approche du présent pour la lecture du récit de la ville en train de se faire et une approche prospective pour l'écriture des récits du futur. Ces approches ont pour première finalité la lecture des phénomènes en présence et leur interprétation. Nous pouvons dire qu'elles contribuent, en un sens, à l'élaboration d'une sorte d'herméneutique urbaine ou de la ville. Si en effet la ville et ses formes sont des récits, elles génèrent forcément lecture et interprétation. L'objectivité n'étant que rarement complète, la lecture des phénomènes liés à la ville et au territoire dépend souvent, comme le dit André Corboz, de l'écriture qui en sera faite et donc de l'horizon d'attente du lecteur (Corboz, 2001). De ce fait, la seconde finalité est l'écriture des récits du futur, à travers une approche qui prend en considération la totalité des phénomènes liés à la ville. C'est une approche qui vise, dans l'écriture du futur, la mise en concordance des éléments qui composent le récit à savoir les acteurs, les temps et les échelles.

Cette approche singulière, qui sert de fil conducteur à la thèse, est complétée par des outils plus classiques d'analyses urbaines. Les formes de la ville sont étudiées avec les outils de l'architecture que sont les analyses morphologiques. Ces dernières ne pouvant pas rendre compte à elles seules de toute la complexité de la ville et de l'entièreté des interactions comprises dans les récits en présence, elles sont complétées par des analyses du jeu d'acteurs et des pratiques de l'espace. Celles-ci ont été réalisées essentiellement par une série d'interviews de rue, d'entretiens semi-dirigés, de lecture et d'analyse d'articles de presse et de prospectus publicitaires. Ce n'est qu'en dépassant les simples configurations spatiales que les formes urbaines commencent à révéler leurs récits.

Dans le contexte urbain algérois, le travail de terrain est d'autant plus nécessaire du fait que les données et les informations sur la ville ne sont pas toujours fiables, disponibles ou accessibles. Il est nécessaire de produire ses propres données. Ceci prend beaucoup de temps et ne peut être fait sur l'ensemble du territoire. C'est en partie pour ces raisons que nous avons travaillé sur des parties de quartiers autour de notre cas d'étude. Ces données que nous avons récoltées et produites constituent aujourd'hui une base importante pour toute étude à venir autour du tramway d'Alger.

La recherche par le projet et par l'action

En recherchant les conditions d'écriture des récits du futur, une série de questions relatives à l'avenir, au projet et à l'action apparaissent dans le processus de recherche. Ces questions sont les suivantes : est-il possible de construire un savoir et une connaissance réelle du futur ? Est-ce que le projet et l'action peuvent contribuer à la production de cette connaissance ?

La réponse à la première question est certainement : non, même si certaines approches, telles que la planification, le prétendent ou en donnent l'impression. En effet, la complexité toujours croissante du monde contemporain nous mettrait, d'après certains auteurs, dont Edgar Morin, face à un « champ aveugle » qui ne nous permet pas d'appréhender l'avenir et encore moins de le planifier. Cependant, l'échec de la planification dans beaucoup de contextes urbains et son inefficacité avérée à faire face au « déterminisme » de l'avenir ne serait pas synonyme de fatalité. Il serait possible, d'après d'autres auteurs, de produire une certaine connaissance et un certain savoir sur l'avenir. Il s'agirait d'un savoir pour l'action qui nous permettrait de mieux nous mouvoir dans ce champ aveugle, à travers des actions qui transformeraient le futur.

L'approche urbaine par le projet et par la construction de scénarios, par exemple, *« veut dire,* selon Bernardo Secchi, *accepter la part de l'ignorance et formuler une ou plusieurs hypothèses concernant les différents phénomènes qui intéressent la ville, l'économie et la société afin d'en éclairer les conséquences »* (Secchi, 2006, p. 136). Cet éclairage de l'ignorance apporté par le processus de construction des hypothèses fabrique quelque part du savoir, à travers une meilleure connaissance de la ville et du territoire. Le projet d'espaces est une forme d'étude et de recherche qui procède par reconstruction, contextualisation et réorganisation de la réalité. Il peut être considéré comme *« un dispositif cognitif, producteur d'un nouveau savoir, outil d'exploration d'un contexte et d'intégration de nouveaux éléments aux connaissances existantes »* (Viganò, 2012, p.13). Pour Paola Vigano, le projet urbanistique est constructeur de connaissance à travers trois opérations :

- la conceptualisation, dont l'opération consiste à utiliser et interpréter des concepts issus d'autres domaines et à en élaborer de nouveaux. C'est un processus qui utilise des savoirs, les transforme et en produit de nouveaux ;
- la description qui, en s'inscrivant entre lecture et écriture, fournit une connaissance du territoire en décrivant ses caractéristiques, ses capacités d'accueil (par rapport au projet) et son état futur ;
- la dernière opération est la formulation par le projet de séquences de conjectures sur le futur. Ce sont des hypothèses qui produisent du savoir.

Aussi, le projet comporte trois dimensions fondamentales que Vigano nous explique dans son ouvrage et qui sont : la dimension descriptive, la dimension représentative et la dimension démonstrative. Ces trois dimensions participent également à la fabrication du savoir et de la connaissance (Viganò, 2012). Par ailleurs, le projet spatial ne se résume pas, comme nous le dit Secchi, à l'idée de plan, mais implique une chose plus vague et ample qu'il appelle *« le projet de ville »*. Ce dernier *« change localement et dans le temps ; il est une sorte de point de fuite dans lequel se reflètent la culture du lieu et de l'époque, l'histoire, le vécu, la sensibilité et les tensions des populations qui en sont protagonistes »* (Secchi, 2006, p. 111). Cette

idée de projet de ville implique nécessairement celle de projet commun, qui envisage le futur comme un acte collectif qui pose les bases d'un récit commun.

L'action et le projet comme producteurs de savoirs nous amènent à l'idée évoquée précédemment de recherche-action. Le lien étroit entre projet urbanistique et production de connaissance apporte quelques éclairages sur ce que pourrait être la recherche en urbanisme. Cette dernière, en tant que production de connaissance, peut se construire autour du projet et de l'action de deux manières différentes. Soit, la recherche construit de la connaissance visant l'action transformatrice du présent et de l'avenir ; soit, elle résulte de l'action elle-même et de l'élaboration du projet.

Dans notre démarche de thèse, nous nous inscrivons dans les deux types d'approches. Dans un premier temps, nous avons, sur la base d'analyses du contexte, produit quelques projets autour desquels pourrait se construire le récit du futur que nous recherchons. Ces projets permettent d'affiner la description de la réalité, ainsi que la lecture des récits urbains passés et présents. En soumettant ces projets aux différents acteurs et en récoltant leurs avis et commentaires, nous arrivons à produire une certaine connaissance du jeu d'acteur et des contraintes liées à l'écriture des récits du futur. La thèse s'inscrit de ce fait dans le projet et dans l'action en essayant d'impliquer le plus possible les acteurs dans le processus de recherche et de les mener vers l'action. Bien que la concrétisation de la démarche n'ait pas abouti lors de la réalisation de cette recherche, les questions qui y ont été soulevées sont sorties du cadre limité de la thèse et de l'université. Les acteurs concernés par l'action adhèrent à la démarche proposée et se disent prêts à passer à l'acte. Dans un deuxième temps, la thèse tente de construire et de définir les conditions de ce passage à l'acte et donc de la concrétisation des projets d'une part, et de l'écriture du récit du futur d'autre part. En ce sens, elle vise l'action qu'elle a tentée de mettre en place.

La prospective du présent

L'hypothèse que les dynamiques en place, dans le récit de la ville en train de se faire, seraient porteuses des germes du récit du futur recherché, nous a progressivement menés vers l'exploration de la notion de prospective du présent. Cette dernière défend l'idée qu'il faudrait accompagner ces dynamiques le long d'un présent qui se voudrait duratif. Elle défend l'idée d'un futur souhaitable par l'ensemble des acteurs et qu'il faudrait construire de manière collective en faisant appel autant aux savoirs experts qu'aux savoirs « populaires ». Il faudrait, d'après Edith Heurgon, retrouver une certaine inventivité collective et lui donner le temps de se construire (Heurgon, 2003a). Cette prospective permettrait de dépasser certains conflits d'acteurs et de donner le temps à la médiation de se mettre en place.

Le temps de la recherche ne permet certainement pas de mener une telle approche à terme. Il permet néanmoins d'identifier les « signaux faibles » ou les germes de ce futur en gestation et d'établir les bases d'une construction collective. C'est du moins ce que nous avons essayé de faire à travers la présente thèse. D'abord, nous avons impliqué l'ensemble des acteurs dès le début de la recherche et tout au long de ses différentes phases. Ils ont contribué à poser les diagnostics et à élaborer une première idée de projet autour du tramway. Ensuite, nous avons identifié une série d'éléments ou de « signaux faibles » sur lesquels pourrait se reposer la construction du récit d'espace public comme médiation et comme projet. Il s'agit d'éléments présents aujourd'hui à travers les configurations spatiales d'une part, et à travers les acteurs et les pratiques d'autre part. Cependant, cette démarche de prospective du présent reste à expérimenter dans le cas algérois. Toute la difficulté résidera certainement dans le maintien dans la durée des dynamiques et des processus de production collective du récit du futur.

L'organisation du document

Cette approche de la thèse est reprise dans les trois parties du document suivant et comprenant chacune trois chapitres. La première s'intitule : *les conditions du récit*. Il s'agit d'abord de définir la scène du drame, Alger. Ensuite, il s'agit d'explorer la notion de récit urbain à partir de l'apport théorique du récit littéraire. Il y est également question d'explorer, à partir du constat de la fragmentation, les intrigues construites par les récits urbanistiques contemporains. Ceci a pour but de nous aider à définir l'intrigue de notre récit du futur d'Alger. Enfin, nous identifions les acteurs de ce drame ou de ce récit algérois, leurs logiques de production urbaines et leurs récits urbanistiques.

La seconde partie porte le titre de : *récit du tramway d'Alger*. Elle présente la méthodologie d'étude et d'analyses de terrain et en décrit les résultats à l'échelle de la ligne et à l'échelle des quartiers qu'il traverse.

Enfin, la troisième partie porte le titre de : *vers un nouveau récit urbanistique algérois du futur*. Nous y affinons dans un premier temps l'intrigue de notre récit en définissant les éléments théoriques de sa construction, notamment à travers la médiation urbanistique et la prospective du présent. Ensuite, nous présentons les idées de projets proposés et les expérimentons comme médiat auprès des différents acteurs. Enfin, nous identifions les conditions de construction de notre récit d'espace public comme médiation et comme projet.

PREMIÈRE PARTIE: LES CONDITIONS DU RÉCIT

I. LA SCÈNE DU DRAME

Alger ! El-Djazaïr de son vrai nom !

Ville deux fois millénaire, punique, romaine, arabo-berbère, ottomane, française puis algérienne. Ville du triomphe des frères Barberousse, de la « cavale » de Cervantes, de l'Étranger de Camus, du « je vous ai compris ! » de de Gaulle et de l'héroïsme de Ali la pointe et de Hassiba Ben Bouali dans la bataille d'Alger. Capitale des révolutionnaires, de Mandela au Black Panters, capitale Pan africaine, capitale culturelle du monde arabe et enfin capitale méditerranéenne. Depuis sa création, Alger a été une ville monde au cœur des échanges commerciaux et culturels entre les civilisations. Elle a été un carrefour commercial sous l'Empire romain, puis un centre important sous l'Empire ottoman. Elle a été au cœur des batailles entre les grandes villes de la Méditerranée, en termes d'influences militaires et d'accumulation de richesses. Les récits des voyageurs, des espions et des scientifiques la décrivent comme une ville cosmopolite. Durant la période ottomane, on y retrouve des Turcs, des Arabes, des Maures, des Berbères, des Cypriotes, etc. On y retrouve des musulmans, des chrétiens et des juifs. La ville est faite de ce brassage qui a construit son mythe et l'a porté au-delà de ses frontières (Cresti, 1993 ; Ibn-Khaldoun, 1852, 1854, 1856 ; Lespès, 1930).

De 1830 à 1962, sous la domination française, Alger est progressivement devenue « La métropole d'Afrique du Nord ». Elle était un centre économique et culturel des plus importants du bassin méditerranéen. Son port rayonnait sur un vaste territoire en exportant toute sorte de produits agricoles et de matières premières. (Lespès & Messerschmitt, 1935).



Photo 01 : photographie aérienne du centre historique d'Alger.
Source : photographie de Kais Djilali 2008, propriété de Halim Faïdi.

Si Alger a toujours tiré une grande part de sa richesse à partir de la mer, elle était également tournée vers les terres. Les routes commerciales s'étendaient jusqu'aux confins de l'Afrique subsaharienne. Alger c'est aussi un territoire, un arrière-pays et un site exceptionnel qui ne se limitent pas à l'image du centre historique qui en représente la carte postale et qui alimente l'imaginaire, les rêves, mais aussi les déceptions autant que les espoirs de ses habitants et de ses visiteurs. Ce vaste territoire qui constitue aujourd'hui l'aire métropolitaine algéroise est au cœur d'un rapport ville/campagne dont Alger est inséparable et qui constitue un enjeu pour l'avenir. Ce territoire s'est fortement transformé en l'espace de cinquante ans et continue à subir des pressions diverses notamment en termes d'urbanisation et de pollution.

Aujourd'hui capitale économique et politique de l'Algérie, Alger est au cœur de processus de métropolisation et des volontés de réinscrire la ville dans la dynamique monde, notamment économique, de laquelle elle a été isolée depuis quelques décennies à cause du socialisme d'État d'une part, et des années d'insécurité d'autre part. Ces processus ont eu un impact sur l'ensemble du territoire métropolitain dont la maîtrise du développement est au cœur des enjeux à venir et des préoccupations actuelles.

Ce premier chapitre a pour objectif de présenter le cadre, le décor, la scène du drame qui a accueilli le développement de cette ville depuis l'Indépendance de l'Algérie en 1962.

1.1. Et le site créa la ville !

Le titre de l'ouvrage sur la Casbah d'Alger d'André Ravéreau, *« La Kasbah d'Alger, et le site créa la ville »*[1], en dit long sur le rapport d'Alger à son site naturel (Ravéreau, 1989). La ville historique, que ce soit la ville ottomane ou française, s'accroche aux collines du Sahel[2] toute en donnant l'impression de plonger dans la baie. Les courbes de niveau structurent la ville par ses grands boulevards. Les jardins forment des coulées vertes qui descendent du sommet des crêtes jusqu'à la mer (photo 01). Le site a été générateur de la forme de la ville et a conditionné incontestablement son développement. Le site naturel de l'Algérois est composé de la baie d'Alger, des collines du Sahel à l'ouest, et de la plaine alluviale de la Mitidja au sud et à l'est. L'ensemble était traversé par un réseau hydrographique de surface assez dense. L'implantation sur les collines a permis de protéger la ville des invasions diverses tout en ayant un port protégé et en s'élevant par rapport aux zones marécageuses et inondables qu'était autrefois le plateau de la Mitidja (Lespès, 1930).

[1] Ravéreau, A. (1989). La Kasbah d'Alger, et le site créa la ville. Paris: Sindbad.
[2] Le Sahel désigne les collines du littoral en Algérie et en Tunise.

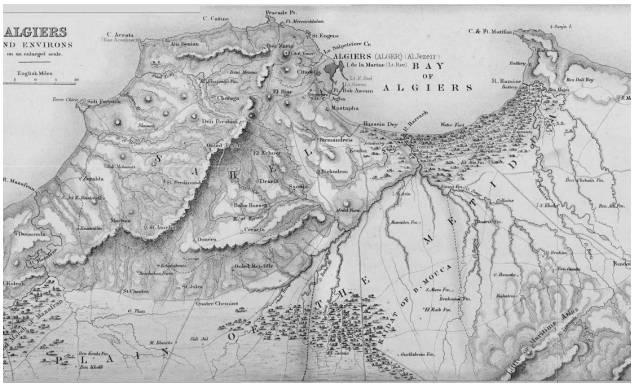


Figure 01 : carte d'Alger de 1858 de J. Hugh Johnson de l'institut géographique de Stanford. S*ource: libre accès sur wikipédia.com*

Cet espace fait partie de la plaine de la Mitidja. Elle est limitée par la mer et les collines du Sahel au nord, par les montagnes de l'atlas Blidéen au sud, par l'oued Boudouaou à l'est, et par l'oued Nador et le mont Chenoua à l'ouest (figure 02). Cette plaine s'étend sur 100 km de long et sur une largeur qui varie de 5 à 20 km. Elle est constituée d'une partie haute à 50 m d'altitude à l'ouest, appelée haute Mitidja, et d'une partie basse à l'est, appelée basse Mitidja. Elle est traversée par une série d'oueds qui viennent des montagnes pour se déverser dans la mer méditerranée. Sa partie basse était marécageuse et a été assainie durant la colonisation française, afin d'y implanter quelques villages et d'exploiter les terres agricoles de la plaine qui constituent les sols les plus fertiles d'Algérie sur une surface de 136 000 ha. Administrativement, l'espace de la wilaya d'Alger[3] (figure01) fait en réalité partie d'un ensemble géographique plus grand qui constitue l'arrière-pays que nous venons d'évoquer. Ce territoire, qui est à cheval entre les quatre wilayas d'Alger, de Blida, de Boumerdès et de Tipaza, a été déterminant dans la croissance et le développement de la ville et constitue aujourd'hui son aire métropolitaine.

En termes d'établissements humains, les quatre wilayas qui composent cette aire métropolitaine d'Alger comportent 4 grandes villes, Alger, Blida, Boumerdès et Tipaza, ainsi qu'une série de petits villages coloniaux qui se sont progressivement transformés, après l'Indépendance, en véritables centres urbains. En 2008, la population totale de l'aire métropolitaine s'élevait à environ 5.5 millions d'habitants et sa croissance était de 1.5 % par an[4]. Pour faire face à cette croissance et à la pression démographique que subissent Alger et la plaine de la Mitija, le schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) et le schéma directeur d'aménagement de l'Aire métropolitaine (SDAAM) prévoient l'implantation de deux villes nouvelles qui sont en cours de réalisation. Il s'agit de Sidi Abdellah (Mehelma) dans la wilaya d'Alger et de Bouinan dans la wilaya de Blida. L'objectif est de contrôler l'étalement urbain et de préserver les terres agricoles qui ont été mitées par l'urbanisation des 50 dernières années[5]. Cette urbanisation s'est concentrée, dans un premier temps,

[3] La wilaya est la première division institutionnelle de l'Algérie. Elle a pour équivalent, la préfecture en France.

[4] Source : Office national des statistiques. Données du RGPH 2008.

[5] Source : Schéma directeur d'aménagement de l'aire métropolitaine d'Alger (SDAAM).

autour des zones industrielles à l'est d'Alger et à Blida. Elle est le résultat de la migration de la population de l'intérieur du pays vers la capitale, à la recherche d'emplois. Ensuite, cette urbanisation s'est concentrée autour d'Alger suivant des couronnes radio concentrique ainsi qu'autour des noyaux villageois de la Mitidja. Ces derniers ont connu une croissance considérable durant la décennie noire qu'a connue l'Algérie pendant les années 1990.

La carte de la plaine de la Mitidja reprise dans la double page suivante montre le réseau routier sur l'ensemble de cette aire (figure 02). Il est représentatif de l'ampleur de l'urbanisation, notamment autour de la wilaya d'Alger. Ceci a eu pour impact une réduction considérable de la surface des terres agricoles qui représente, aujourd'hui, dans la seule wilaya d'Alger 10 % de la surface totale de la wilaya, soit 35 726 ha. Sur l'ensemble de la Mitidja, la surface agricole utile représente 0.01ha/habitant. Elle aura tendance à se réduire à l'avenir avec la croissance démographique et l'étalement urbain non maîtrisé. Or, la préservation de ces espaces agricoles constitue un enjeu pour l'avenir alimentaire de ce territoire. Tout développement à venir, notamment s'il s'inscrit dans une démarche écologique et de développement soutenable, devrait porter une attention particulière à la préservation de cette plaine fertile.

1.2. Des enjeux pour l'avenir

L'ampleur de la croissance urbaine qu'a connue la ville d'Alger en 50 ans, et qu'elle continue à connaître aujourd'hui, est au cœur d'enjeux divers pour l'avenir. Le premier est celui de la maîtrise de la croissance dont le site naturel de l'ensemble de l'aire métropolitaine définit des limites physiques. Aussi, la ville ne peut s'étendre indéfiniment sur les terres agricoles qui représentent l'avenir alimentaire de ce territoire. Ces terres agricoles sont menacées par l'urbanisation et l'imperméabilisation des sols, mais aussi par diverses sources de pollution.

Afin de mesurer l'ampleur de cette croissance et d'avoir une idée sur son impact et sur certains des enjeux à venir pour Alger, nous proposons de nous concentrer sur les ressources naturelles de ce territoire. En d'autres termes, qu'en est-il de l'état de santé de la Mitidja et de l'aire métropolitaine algéroise ?

L'ampleur du mitage des terres agricoles de la Mitidja et notamment dans la wilaya d'Alger est très bien illustrée par la photo 2 et la figure 3 des pages suivantes. Les surfaces ont considérablement diminué au profit du bâti et des infrastructures routières. Pourtant c'est bien de là que vient l'essentiel de la culture maraichère et des fruits consommés à Alger et ses environs. Cette production risque pourtant de ne plus suffire pour alimenter les habitants de cette ville et de son hinterland. Outre l'étalement urbain, certaines parties de ces sols sont exposées à différents dangers.



Figure 02 : carte du réseau routier de la Mitidja. *Source: élaboration de l'auteur.*

Sources de données:
Réseau routier: © Openstreetmap; Réseau hydrographique (incomplet): © Google earth; Fond carthographique: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, i-cubed, Earthstar Geographiecs, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AEX, Getmapping, Aerogird, IGN, IGP, Swisstopo and the GIS user community.

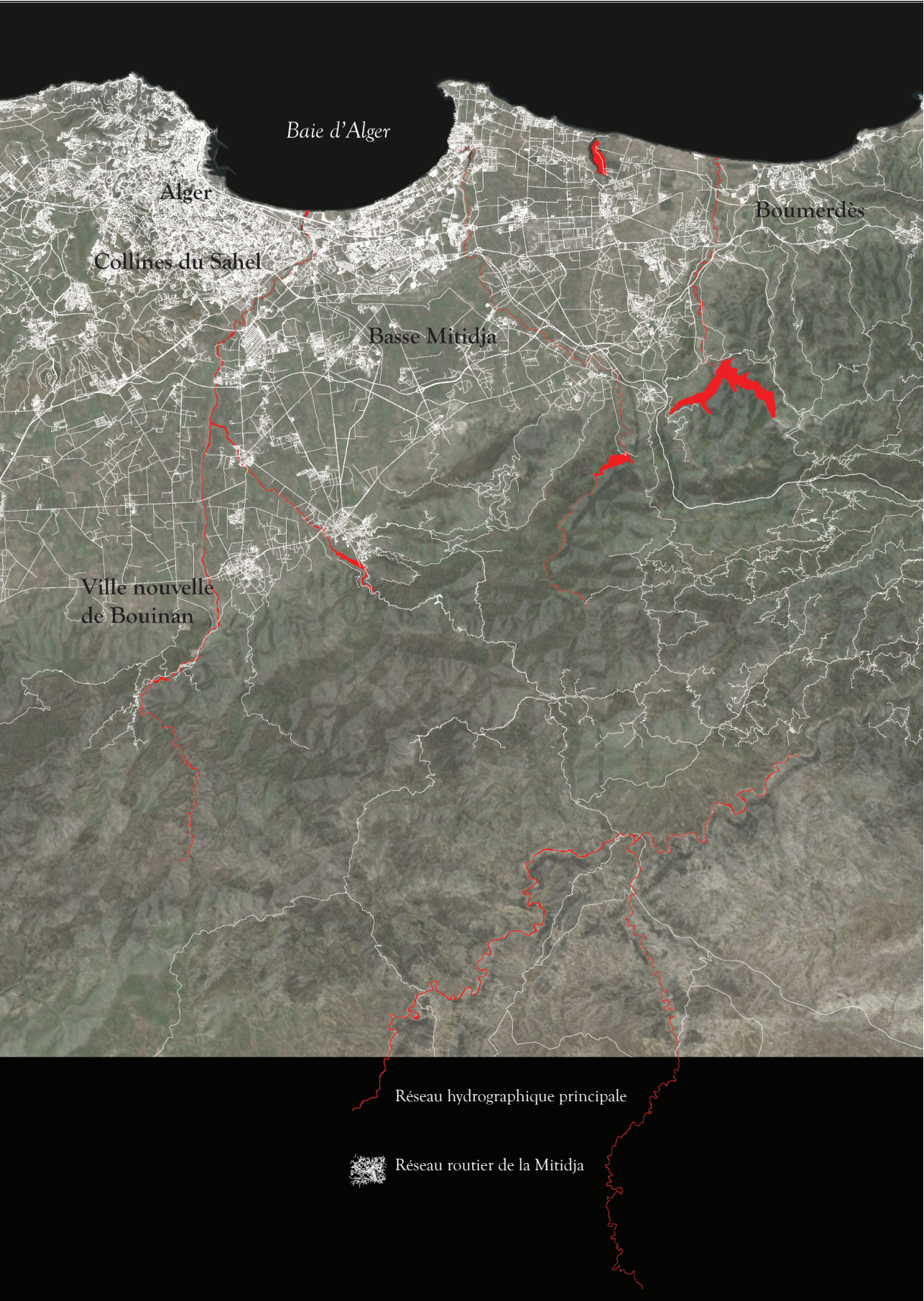

Baie d'Alger
Alger
Collines du Sahel
Basse Mitidja
Boumerdès
Ville nouvelle
de Bouinan
Réseau hydrographique principale
Réseau routier de la Mitidja



Photo 02 : photographie aérienne de la basse Mitidja dans la wilaya d'Alger.
Source : photographie de Kais Djilali 2008, propriété de Halim Faïdi.

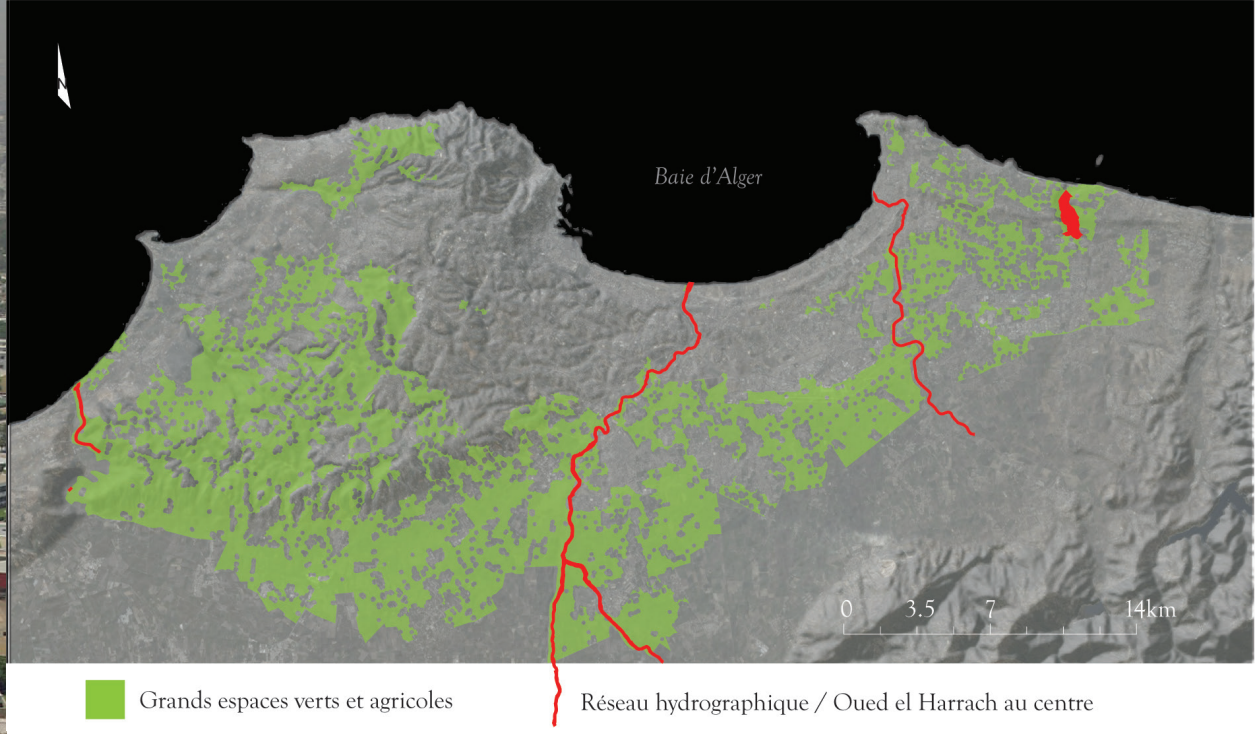


Figure 03 : carte des grands espaces ouverts et agricoles de la wilaya d'Alger. *Source: élaboration de l'auteur. Sources des données: Réseau hydrographique (incomplet): © Google earth; Fond carthographique: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, i-cubed, Earthstar Geographiecs, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AEX, Getmapping, Aerogird, IGN, IGP, Swisstopo and the GIS user community.*

Le premier est le phénomène de salinisation des sols par l'infiltration de l'eau de mer dans la nappe phréatique. Il touche principalement la basse Mitidja à l'est de la baie d'Alger et rend les terrains non exploitables. Le second est l'appauvrissement des sols et leurs pollutions par les engrais chimiques d'une part et par les diverses sortes de pollution d'autre part.

Ces dernières sont au nombre de trois : la première est celle des rejets chimiques des différentes industries dans les cours d'eau et notamment dans Oued El Harrach (photo 03). Ces rejets menacent les nappes phréatiques en s'y infiltrant et constituent des menaces pour les sols. Les seconds sont les rejets d'eaux usées non traitées qui se déversent dans la mer et dans les cours d'eau. Ces rejets devraient doubler entre 2008 et 2025, passant de 635 667 m^3 à 1 150 663 m^3. Des mesures ont été prises par les pouvoirs publics pour maîtriser et traiter ces rejets à travers la réalisation de plusieurs stations de traitement. Enfin, les troisièmes sources de pollution sont les déchets solides et les décharges qui les accueillent. Avec les 0,9 kg de déchets par habitant et par jour et l'absence de recyclage, d'incinération ou d'autres traitements pour ces déchets, ils représentent une menace sérieuse pour l'environnement. Ils sont pour le moment récoltés dans des centres d'enfouissement techniques qui sont sans cesse saturés et qui créent des nuisances à l'environnement et pour les habitants. En plus de ces centres contrôlés, il y a une série de décharges non contrôlées qui risquent de provoquer des infiltrations en tout genre dans les nappes phréatiques[6].

[6] Ibidem.



Photo 03 : photographie aérienne de l'embouchure de Oued El Harrach.
Source : photographie de Kais Djilali 2008, propriété de Halim Faïdi.

Tout ceci nous mène à la question des ressources hydriques. Alger a souffert, il y a quelques années, de la sécheresse et du manque de ressources en eau potable. Durant les années 1980, les Algérois, avec une population d'à peine 1.5 millions d'habitants, ne recevaient l'eau courante qu'une à deux fois par semaine. Ceci a poussé à une surexploitation des ressources souterraines à travers un nombre important de forages qui représente pour la seule wilaya d'Alger 240 forages enregistrés et officiels[7]. Ceci a eu pour conséquence la réduction considérable du niveau des nappes souterraines.

Depuis quelques années, avec une population qui a plus que doublé, les Algérois ont de l'eau 24 heures sur 24. Ceci est représentatif de l'ampleur des efforts consentis par les pouvoirs publics dans le but de pallier les problèmes d'alimentations en eau potable. Il y eut de grands investissements dans la réalisation de barrages, qui sont aujourd'hui au nombre de 8 dans l'aire métropolitaine, et dans l'installation de stations de dessalement d'eau de mer au nombre de 7[8]. Bien que le problème soit réglé, ceci n'est pas sans conséquence sur l'environnement. Le dessalement d'eau de mer n'est pas une ressource des plus écologiques du fait de sa consommation énergétique et du rejet du sel dans la mer qui s'infiltre à nouveau dans la nappe phréatique.

Ces quelques éléments d'information permettent de situer le contexte algérois et de mesurer l'importance de la préservation des ressources naturelles que sont les terres agricoles et l'eau. Ils sont annonciateurs de l'ampleur des réalisations à venir et de certaines des préoccupations qu'auront les Algérois dans un futur proche. Ces quelques éléments ne sont qu'une infime partie des problèmes et des enjeux que l'avenir réserve. Les questions économiques, l'éducation, l'emploi, les transports, l'environnement, ainsi que la prévention contre les risques naturels (séismes, sécheresse, inondations, etc.) sont autant d'éléments auxquels Alger devra faire face.

1.3. L'urbanisation d'Alger

En ayant un aperçu du territoire métropolitain d'Alger, de son environnement naturel et des enjeux auxquels il devra faire face à l'avenir, nous pouvons à présent nous concentrer sur le territoire de la wilaya d'Alger. Quelques chiffres permettent de mesurer les phénomènes en présence, ils serviront non seulement de décor au récit, mais aussi d'éléments d'écriture de son intrigue.

Depuis l'indépendance du pays, les différents plans d'urbanisme produits pour la ville d'Alger ont oscillé entre deux grands scénarios de développement territorial : la facilité de croissance de la ville sur le plateau autour de la baie

[7] Ibid.
[8] Ibid.

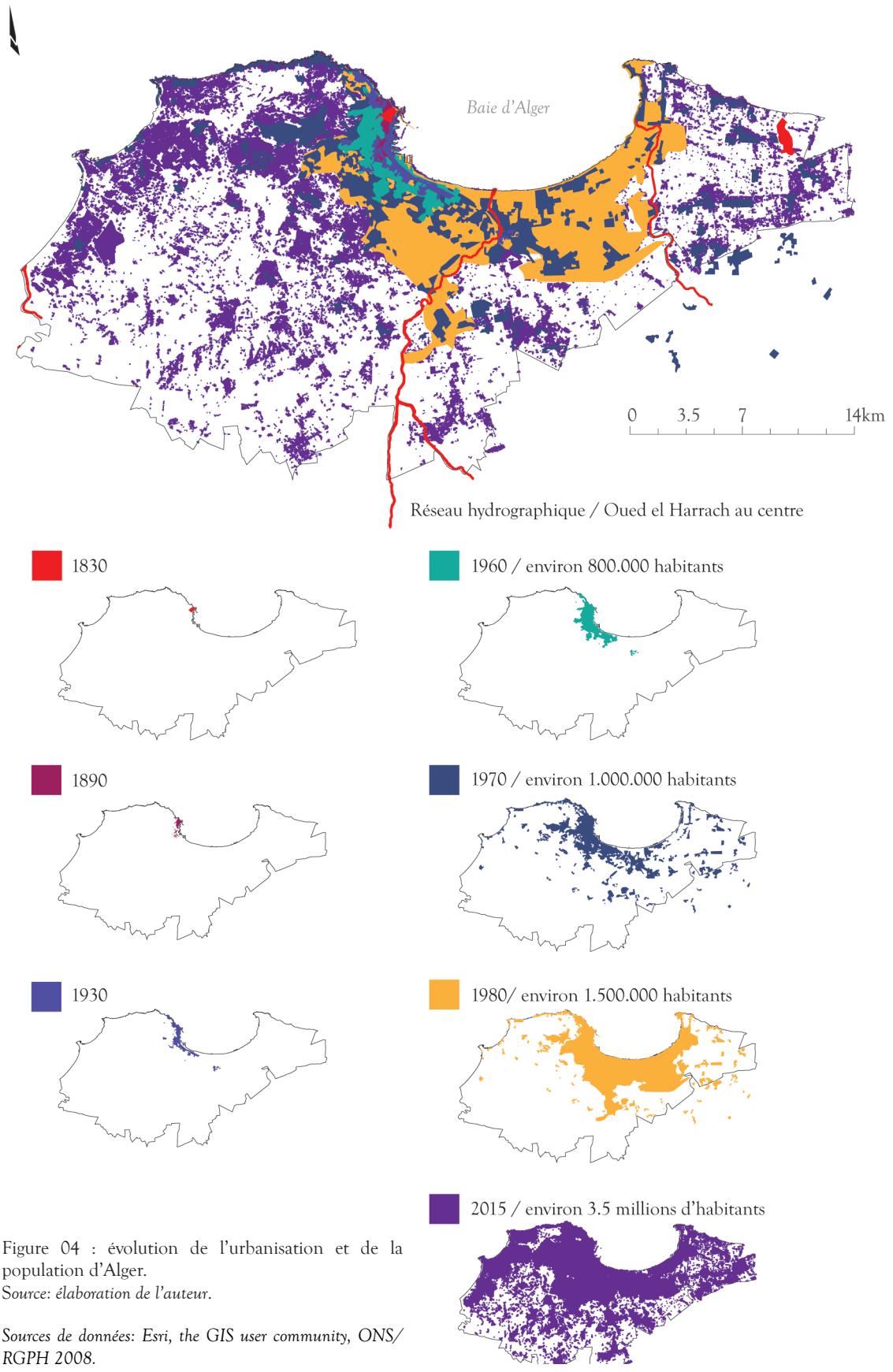


Figure 04 : évolution de l'urbanisation et de la population d'Alger.
Source: élaboration de l'auteur.

Sources de données: Esri, the GIS user community, ONS/ RGPH 2008.

d'une part, et la croissance à l'ouest sur les collines du Sahel avec pour objectif la préservation des terres agricoles d'autre part. Malgré la préoccupation constante de cette préservation et de contrôle du développement de la ville, cette dernière n'a pas cessé de croître à travers différents mécanismes de production urbaine, dont fait partie ce qui est souvent qualifié d'urbanisation « informelle », « illégale » ou « illicite ». Les migrations constantes de la population vers le centre et la croissance démographique importante ont fait croître la ville sur un territoire de plus en plus étendu. Cette croissance a fait passer la population d'Alger de 860 000 habitants avant 1962 à 2 988 145 en 2008[9]. Avec une croissance de 1.6 % par an, la population d'Alger devrait atteindre en 2030 entre 4 et 5 millions d'habitants. Ceci signifie que la population d'Alger aura presque quintuplé en 70 ans.

Sur le graphique de la page précédente, on peut observer l'évolution de la tache urbaine d'Alger à différentes périodes de son histoire. Les évolutions sont mises en parallèle avec le nombre d'habitants à partir de 1960. Nous pouvons y voir clairement le développement de la ville dense entre 1830 et 1960. La ville s'est étendue de manière continue sur les collines du Sahel. Elle a suivi un développement plus ou moins linéaire autour de la baie. De plus, de nombreux villages se sont développés en même temps dans la périphérie, sur les collines, mais aussi sur le plateau et sur le bord de mer.

À partir de l'indépendance du pays et jusqu'aux années 1980, on peut observer une dispersion progressive de la tache urbaine. Elle n'est plus homogène et dense, mais diffuse et fragmentée. Elle s'étend vers l'est et le sud sur la basse Mitidja. La population y a doublé en 20 ans. Cette croissance illustre bien les transformations rapides qu'a connues Alger dès les premières années de l'indépendance du pays. Comme nous le verrons plus tard, l'extension vers l'est correspond aux premiers plans et schémas de développement d'Alger qui préconisaient un développement vers le plateau en suivant la ligne de baie.

À partir des années 1980 jusqu'à aujourd'hui, on observe le maintien de la dispersion sur la plaine, mais aussi une réorientation du développement vers l'ouest sur les collines du Sahel. Ceci correspond au changement d'orientation dans les plans de développement avec une volonté de préserver les terres agricoles de la plaine et de lotir les terrains faisant partie des réserves foncières communales de l'époque.

En plus de 30 ans, à partir des années 1980 jusqu'à aujourd'hui, la population d'Alger a plus ou moins triplé et sa surface urbanisée a considérablement augmenté. La wilaya compte actuellement un territoire urbanisé de plus

[9] Source ONS, RGPH 2008.


1


2


3


4


5


6


7


8


9

Figures 05 : capture d'images satellite de différents tissus urbains que l'on retrouve à Alger.
Source: Google earth, © 2014 Digitalglobe.

de 90 % de sa surface totale[10] avec une densité moyenne de population de 3642 habitants/km^2. Alger en quelques chiffres c'est : 4 zones industrielles, 26 zones d'activité économique, 4 ports, 1 744 km de voiries, 818 écoles primaires, 257 collèges, 110 lycées, 4 centres hospitalo-universitaires, 13 hôpitaux spécialisés, 61 cliniques et dispensaires, 82 terrains de football, 219 terrains de sports divers, 13 piscines et 23 salles de sport[11].

1.4. Les formes urbaines d'Alger

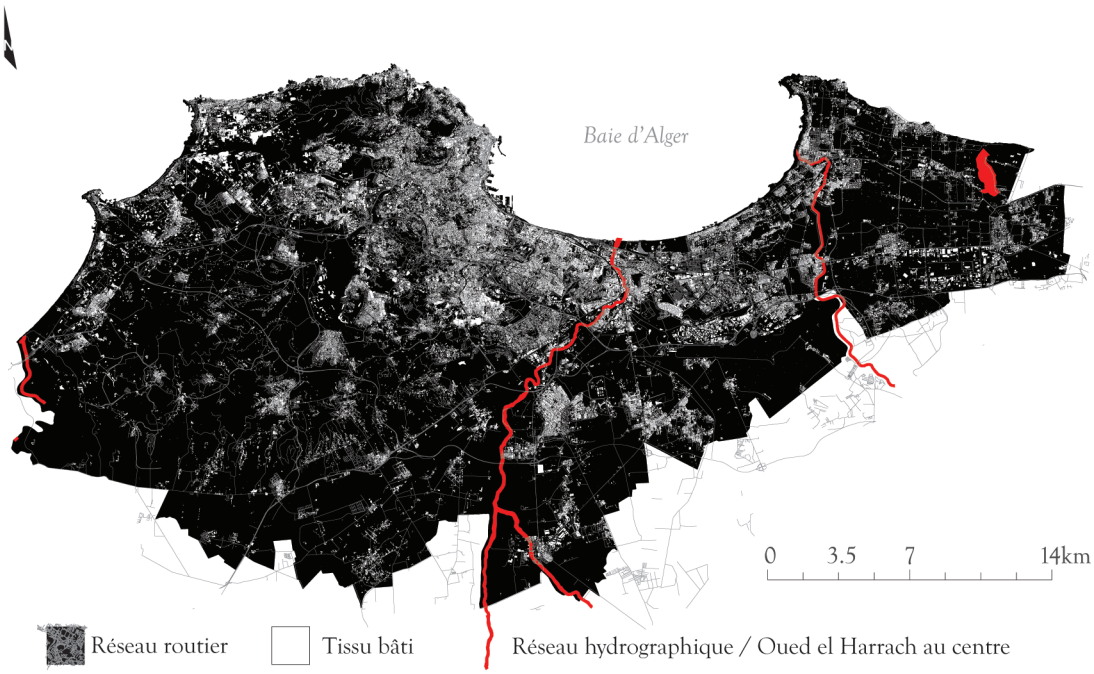
Cette tache urbaine qu'est Alger aujourd'hui est loin d'être un espace homogène. Elle est à première vue constituée de différents fragments séparés par des espaces agricoles, des collines, des cours d'eau, etc. La particularité du site et de son relief semble avoir conditionné un développement de la ville de manière irrégulière et fragmentée. C'est cette première observation du territoire qui est à la source du constat de la fragmentation de l'espace urbain algérois.

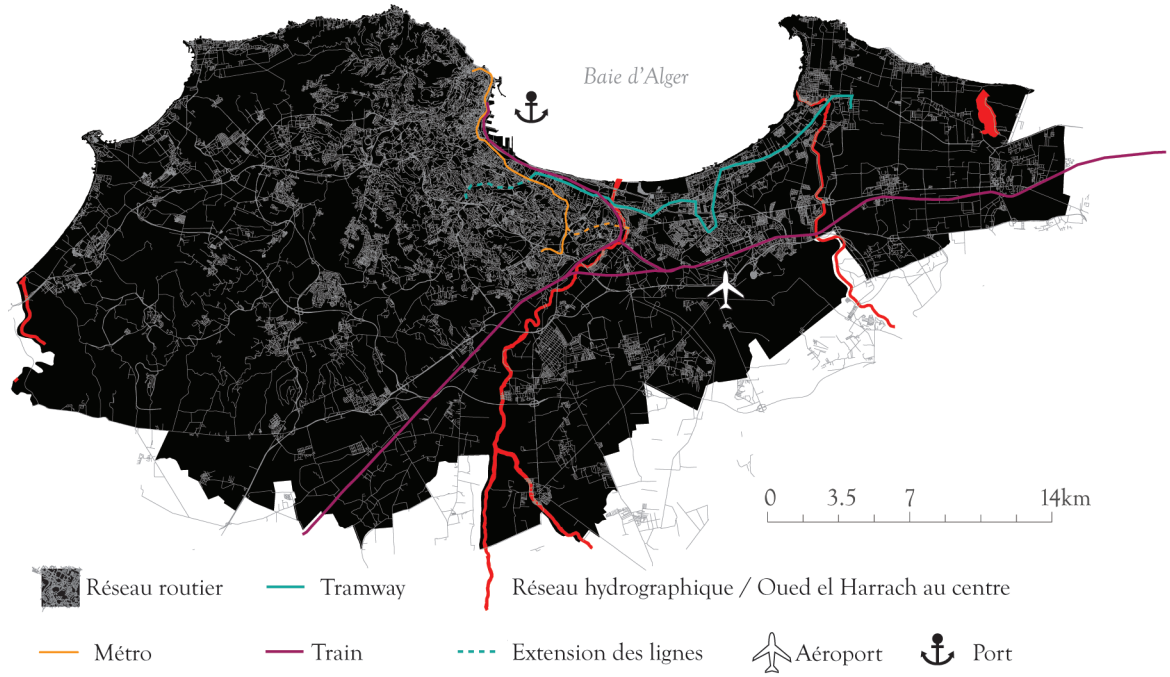
En observant de plus près cette tache urbaine, on constate que cet espace urbanisé de la ville d'Alger est composé d'une grande variété de formes et de tissus urbains. Chaque période d'évolution de la ville a fait apparaître de nouvelles formes urbaines qui viennent se greffer aux tissus existants. Certaines s'y accrochent en établissant des liens suffisamment solides pour créer de la continuité dans les tissus, d'autres semblent s'isoler de la ville existante en favorisant la fabrication de fragments. Chacune de ses formes semble correspondre à une certaine catégorie d'acteurs urbains et à certaines logiques de production de l'espace.

On peut classer ces formes urbaines selon l'ordre chronologique de leur production. Nous observons à Alger les différentes formes urbaines et configurations du tissu reprises sur la page ci-contre. Il s'agit tout d'abord de la Casbah d'Alger (1), avec son tissu dense composé de maisons à patio mitoyennes. C'est une configuration classique des villes du monde musulman en général et du Maghreb en particulier (Cuneo, 1994). Les rues sont étroites et hiérarchisées, développant des ramifications dans le tissu.

Ensuite, nous retrouvons le tissu « Haussmannien » de la ville coloniale (2). Il est composé de grands boulevards qui tentent de se frayer un chemin dans le relief du Sahel, mais aussi de petites rues bordées d'îlots fermés. Ce tissu est ponctué d'espaces ouverts, de jardins et de parcs. Plus tard dans la période coloniale, ce tissu va être ponctué de bâtiments singuliers d'architecture moderne (3). Des barres et des tours vont être implantées sur les hauteurs d'Alger. Elles vont

[10] La surface totale de la wilaya d'Alger est de 1190km2.
[11] Informations tirées du site : Wilaya d'Alger. (2014). Wilaya d'Alger. Retrieved 29-10-2014, 2014, from http://www.wilaya-alger.dz/presentation_wilaya_fr.html





En haut, figure 06 : carte du bâti et du réseau routier de la wilaya d'Alger
En bas, figure 07 : carte du réseau de transport en commun d'Alger - hors bus
Source: élaboration de l'auteur.

Sources de données:
Réseau routier: © Openstreetmap; Réseau hydrographique (incomplet): © Google earth.

s'intégrer parfaitement au site naturel et s'articuler au tissu de la ville coloniale malgré leurs formes particulières. À la fin de la période coloniale, de nombreux grands ensembles de logements (4) apparaissent sous l'impulsion du plan de Constantine[12]. Ils s'implantent le plus souvent sur des terrains plats et s'écartent progressivement des tissus existants. Ils sont disposés sur de vastes étendues foncières qui servent aujourd'hui, et dans la majorité des cas, de parkings (Almi, 2002 ; Cresti, 1982, 1993 ; Deluz, 1988).

À l'Indépendance, il y eut également une production importante de grands ensembles à deux périodes distinctes. La première est celle des premières années de l'Indépendance avec des réalisations, notamment à l'est de la ville sur la basse Mitidja (5). La seconde commence pendant les années 2000 et le lancement du premier programme d'un million de logements sur l'ensemble du territoire national (8). Dans les deux cas, il s'agit de blocs de logements, souvent des tours, disposés sur de grandes surfaces foncières.

La part importante des tissus urbains réalisés après l'Indépendance concerne les différents lotissements de maisons autoconstruites par les particuliers. Nous y retrouvons dans un premier temps ceux de l'urbanisme dit « spontané » (6). Il s'agit le plus souvent de blocs de maisons mitoyennes sur des parcelles de terrains variant entre 100 et 300 m^2. Ils se sont implantés, le plus souvent, sur d'anciennes terres agricoles morcelées par des particuliers. Ensuite, nous retrouvons les lotissements de maisons 4 façades (7), réalisées dans le cadre de la réglementation en vigueur à partir des années 1980. Ils s'implantent, comme nous l'avons déjà évoqué, sur les réserves foncières communales à l'est d'Alger sur les collines du Sahel (Dris, 2001, 2005 ; Semmoud, 2000 ; Sgroi-Dufresne, 1986). Enfin, le dernier type de tissus concerne des réalisations récentes. Il s'agit de grands bâtiments isolés et uniques servant le plus souvent d'équipements publics ou privés (9). Ils sont dans la majorité des cas entourés de clôture et isolés des tissus qui les entourent.

1.5. La question de la mobilité et de la relation urbanisme-transports

Dans ce contexte de ville très étalée et à première vue fragmentée (figure 06) se pose la question de l'évolution de la ville, du projet urbain et du développement futur d'Alger. Ce territoire de la Mitidja avec ce qu'il comprend de terres agricoles, de réseaux et d'infrastructures, est-il voué à la fragmentation continue et à un éclatement total du territoire, ou bien, est-il voué à une réorganisation du rapport ville-campagne et à une restructuration de la ville autour de nouveaux éléments ?

[12] Le plan de Constantine est le dernier plan de développement de l'Algérie française. Il est initié par le Général de Gaulle en 1958.

L'agriculture, les centralités ou le transport (Kaufmaan & Faith Strelec, 2011, Kaufmaan, 2014) font partie des quelques éléments autour desquels semblent se réorganiser les villes contemporaines. Qu'en est-il pour Alger ? Est-ce que l'arrivée de nouvelles infrastructures de transport, de type métro ou tramway, peut contribuer à restructurer le territoire d'Alger et à le rendre plus soutenable ?

L'étalement de la ville, la densité du réseau routier et l'augmentation constante du nombre de véhicules individuels saturent le réseau et rendent le trafic insoutenable. L'essentiel des déplacements dans Alger, mais aussi ceux venant de toute l'aire métropolitaine et convergeant vers le centre, se fait principalement en voiture. La croissance économique et la stabilité du pays des quinze dernières années, ainsi que l'ouverture du marché aux importations, notamment asiatiques, ont permis à un nombre important de personnes d'acquérir facilement un, voire deux, véhicule(s) particulier(s). Ceci au point que cette augmentation du parc automobile est considérée par les pouvoirs publics comme étant la source principale de la saturation du réseau. Ceci aura pour conséquence l'interdiction, dans la loi de finances 2009, du prêt à la consommation. L'objectif principal affiché est la réduction du parc automobile.

L'offre en transport en commun d'Alger est, quant à elle, non seulement réduite, mais surtout non structurée. Elle dessert uniquement 62 % du territoire urbanisé suivant plusieurs modes de transport, qui ne s'articulent pas les uns par rapport aux autres et qui parfois fonctionnent en concurrence. Cette offre se compose d'un train de banlieue, d'une ligne de métro, d'une ligne de tramway, de transports par câbles et de bus (figure 07).

Le train de banlieue draine principalement la population venant de Blida et de Boumerdès. Son terminus est au cœur du centre d'Alger à proximité du port, mais doit être, d'après les dernières études, déplacé vers le centre de la baie. La gare Centrale devrait y être implantée et connectée au centre via un tram-train et d'autres modes de transport (Vies-de-Villes, 2012). La gare y sera à proximité de l'aéroport international d'Alger, qui draine 12 millions de voyageurs par ans, mais qui n'est pour l'instant pas bien desservi en transports en commun.

La ligne de métro quant à elle compte seulement 10 stations qui parcourent le centre colonial. Elle doit encore s'étendre vers l'est et vers l'ouest. Les travaux sont en cours et devraient permettre à la ligne de desservir certaines parties de la banlieue algéroise. Elle devrait également connecter quelques gares de train (figure 08). Deux autres lignes de métro sont en projet et devraient à terme créer un bouclage autour du centre et des ramifications vers la périphérie.

Avant l'arrivée du tramway et du métro d'Alger en 2011, le paysage des transports urbains algérois était constitué principalement de l'automobile et des bus.

L'exploitation du réseau de bus est répartie en deux types d'opérateurs : publics et privés. Pour avoir quelques éléments de repères, les entreprises publiques avec l'ETUSA et TRANSUB totalisent à elles deux un parc de 499 bus, qui circulent sur un total de 54 lignes, dont 44 dans l'hypercentre d'Alger. Les opérateurs privés individuels exploitent 145 lignes qui représentent un total de 3 405 véhicules, soit 90 % de l'offre sur Alger. Ces derniers ont permis, depuis leur autorisation en 1988[13], de compenser le déficit de l'offre publique (Baouni, 2008)[14]. Ils causent néanmoins un nombre important de problèmes liés à la saturation du réseau routier d'une part, et à l'anarchie due au manque d'organisation du fait de l'individualisation des licences d'exploitation d'autre part. Il est possible de rajouter à tous ces réseaux le transport des étudiants, qui bénéficie d'un réseau à part, reliant principalement les cités universitaires et les universités. Ce réseau pose également un certain nombre de problèmes. Les bus ne sont pas rentabilisés dans le réseau global et sont souvent à l'arrêt dans l'attente de la sortie des étudiants des universités (photos 04).

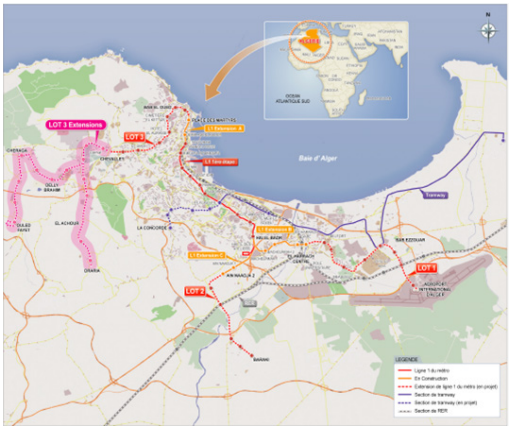


Figure 08 : lignes de métro et extensions prévues.
Source: entreprise du métro d'Alger.



Photo 04 : stationnement des bus étudiants près de l'École polytechnique d'architecture et d'urbanisme.
Source : photographie de l'auteur, 2010.

Pour faire face à cette saturation du réseau et aux problèmes de circulation, le ministère des Transports lance en 2002 une étude de faisabilité technique pour un projet de tramway. Elle a été réalisée par les bureaux d'études français INGEROP et SEMALY sur la base d'une étude de flux effectuée quelque temps plus tôt par le BETUR[15]. Le résultat de cette étude préconise la réalisation de deux lignes de tramway, une à l'est et une autre à l'ouest. C'est la première ligne qui sera retenue, car elle a été considérée comme prioritaire. Elle a pour objectif de désengorger le flux venant de l'est vers le centre-ville, particulièrement celui situé au niveau de l'avenue de l'ALN (l'autoroute du front de mer), qui concentre à elle seule 20 % du trafic global recensé, et 30 %

[13] Depuis la loi n° 17 de mai 1988 portant sur l'orientation des transports terrestres.
[14] Les chiffres mentionnés datent de 2004. Ils sont empruntés à l'article de Tahar Baouni.
[15] Le BETUR est un bureau d'étude national spécialisé dans les transports urbains. Il est aujourd'hui une filiale de l'Entreprise du métro d'Alger (EMA).

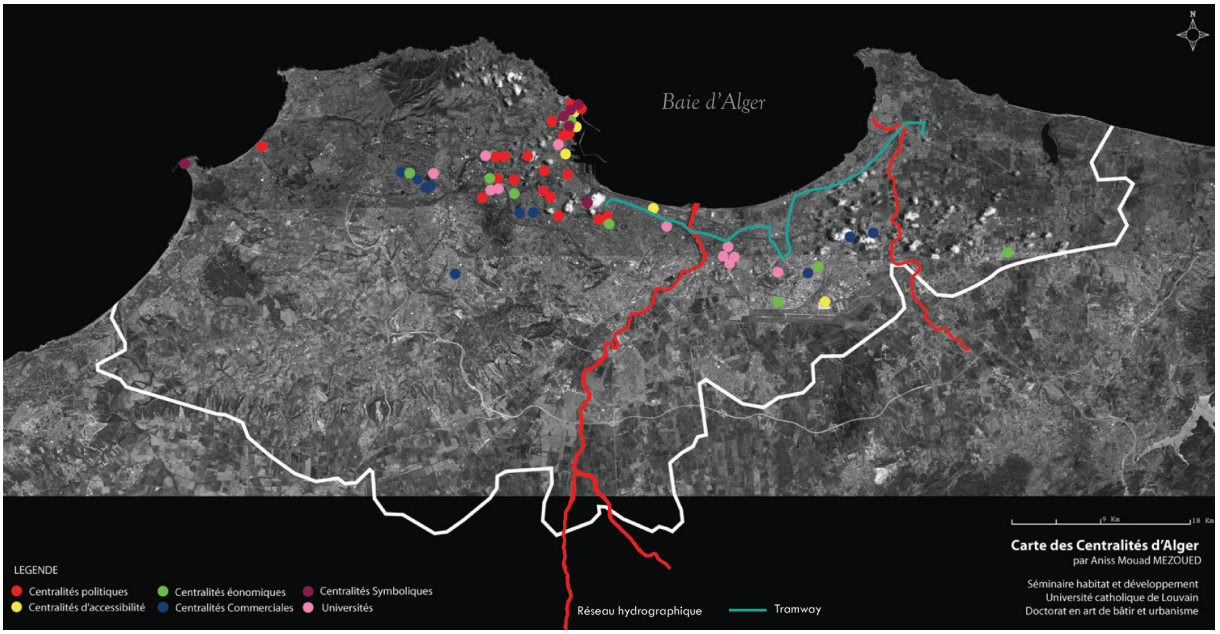


Figure 09 : carte des centralités métropolitaines d'Alger. *Source: Mezoued 2010.*

du transport collectif (Baouni, 2008). La ligne vise également à déplacer la « *couche moyenne* » de la population et les étudiants. Elle vise à désengorger l'Est et à desservir l'université de Bab Ezzouar, les cités universitaires et les grands ensembles de logements fortement peuplés et la foire d'Alger[16]. La ligne de tramway longe la baie d'Alger sur sa partie centrale et Est. Elle connecte les quartiers les plus denses de la capitale. Elle doit encore s'étendre à l'ouest et connecter à terme la future gare routière de Bir Mourad Rais. Actuellement, le tramway s'articule en un seul point avec le métro et en un autre avec le train de banlieue. Il y eut des propositions de l'étendre vers l'aéroport, mais qui ont été refusées, pour des motifs que nous analyserons plus tard dans le texte.

À première vue, le tramway d'Alger a été pensé comme un élément structurant à l'échelle métropolitaine. Il a été pensé par rapport à des densités de population à différents points de la ville et par rapport à une surcharge de l'axe routier est-ouest de l'avenue de l'ALN et de l'autoroute du front de mer. Cependant, cela fait-il pour autant du tramway un moyen de transport à l'échelle de la ville ? Qu'en est-il des centralités métropolitaines qu'il dessert ?

Si nous reprenons la carte des centralités reprise à la figure 09, que nous avions élaborée pour un article antérieur (Mezoued, 2010), et que l'on superpose la ligne du tramway, nous observons assez clairement que cette dernière ne dessert que très peu de centralités métropolitaines. Le tramway relie essentiellement les sites universitaires de l'Est algérois. Il connecte également la foire d'Alger, la cour de justice d'Alger et le métro. Cependant, comme nous le verrons plus tard, il omet de connecter des centralités importantes se situant non loin de son passage. Il s'agit notamment de la gare routière du caroubier, du centre d'affaires de

[16] D'après les interviews effectuées auprès de l'Entreprise du métro d'Alger (EMA) et de la direction des transports de la wilaya d'Alger.

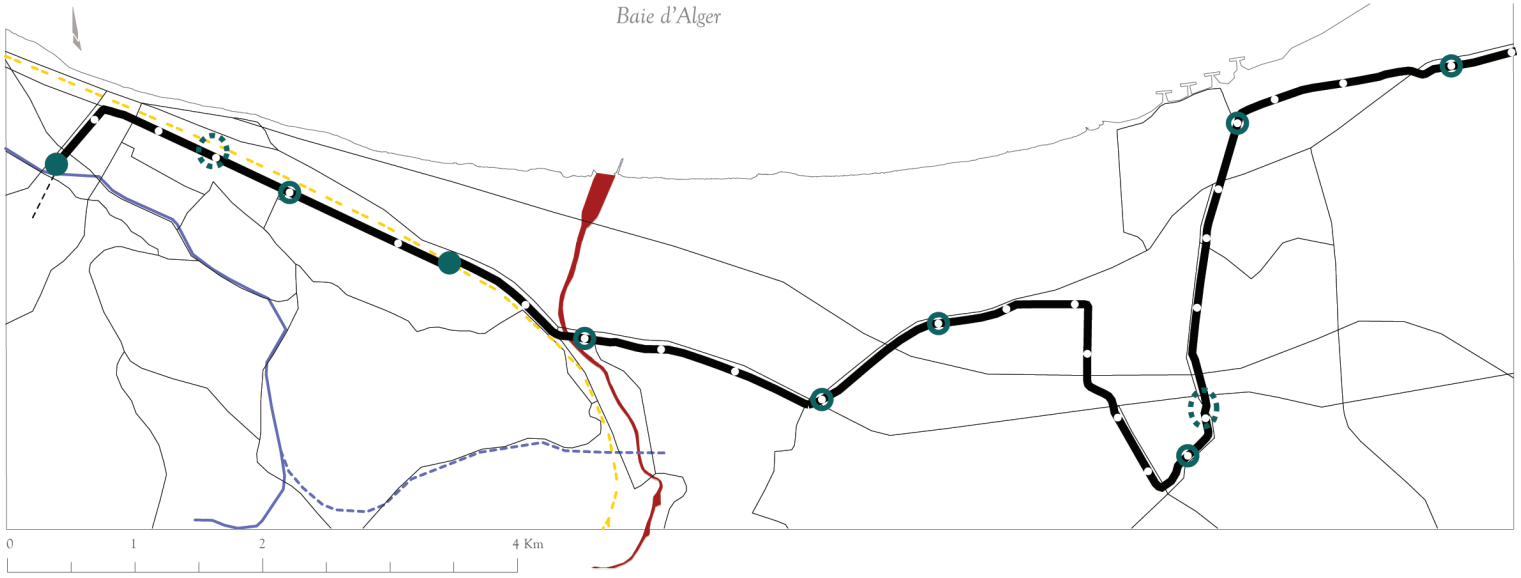


Figure 10 : réseau de transport et intermodalité autour du tramway. *Source : élaboration de l'auteur.*

Bab Ezzouar, de l'aéroport et de la zone d'activités d'Oued El Semmar. De plus, malgré la volonté des pouvoirs publics de structurer le transport urbain et les efforts consentis dans ce sens, il reste un grand travail de rationalisation et de structuration de l'offre, pour qu'elle fonctionne en tant que réseau. À part la connexion avec le métro et quelques lignes de bus, le tramway ne s'articule pas nécessairement à d'autres modes de transport et à d'autres lignes (figure 10). De plus, certaines lignes de bus fonctionnent en concurrence avec le tramway et ne lui sont pas complémentaires.

Par ailleurs, si la ligne a été pensée comme un moyen de transport à l'échelle de la ville et comme un élément structurant, qu'en est-il de l'échelle locale ? Comment s'articule la ligne aux quartiers qu'elle traverse et aux formes urbaines existantes ?

Le tramway en tant que nouvel objet censé articulé entre différentes échelles, celle de la ville et celles des quartiers et de la proximité, semble porteur d'un potentiel de projet qui dépasserait le simple projet de transport. Ceci ouvre sur une multitude de questions. Certaines trouveront des réponses dans la thèse, d'autres ouvrent la porte vers d'autres recherches. Parmi ces questionnements, nous retrouvons les suivants : comment faire en sorte que le tramway participe à un projet de ville qui puisse permettre une articulation entre les échelles, entre les formes urbaines et entre les acteurs du territoire ? Comment faire en sorte qu'il permette de maîtriser l'étalement urbain en maîtrisant la densification autour de la ligne ? Comment faire pour qu'il participe à la préservation des terres agricoles, à la régénération des nappes phréatiques, au maintien ou à la régénération des corridors écologiques ?

C'est dans ce contexte aussi complexe que fascinant que se déroule le drame que nous nous apprêtons à relater. Son intrigue se concentrera autour de la ligne du tramway d'Alger et de son récit, mais s'élargira également à des questions plus générales autour des récits urbains algérois.

II. LES RESSORTS DU RÉCIT

Nous avons planté la scène du drame… une métropole méditerranéenne dont la population a augmenté d'environ 800 000 à 3.5 millions d'habitants en 50 ans, doublant sa population plus ou moins tous les 15 ans et envahissant toute la plaine alluviale. Cette extension est-elle appelée à se poursuivre et jusqu'où le site qui l'accueille pourra-t-il la contenir ? Le récit du futur sera-t-il celui de l'éclatement et de la fragmentation des écosystèmes, de l'espace, des identités ? Ou celui d'une nouvelle synthèse, de l'hybridation et du métissage généralisés ? Dans ce premier chapitre, nous chercherons dans la théorie du récit, comment en sont définis et analysés les ressorts, et nous tenterons d'en tirer des enseignements applicables à la question des récits urbains.

Dans ce second chapitre, il est question d'éclaircir la notion de récit urbain qui est au cœur de cette thèse. Nous nous référerons pour une part à des écrits d'auteurs tels que Michel Lussault et Bernardo Secchi, qui en ont introduit et mobilisé la figure dans le champ théorique de l'urbanisme (Lussault, 1997 ; Secchi, 2009). Nous mobiliserons d'autre part des auteurs, tels que Paul Ricœur et Claude Brémond, qui ont travaillé à la question du récit littéraire. Notre idée est de trouver chez ces derniers des références, des éléments de méthode et des outils d'analyse qui permettraient d'enrichir une approche urbanistique de la ville par le récit.

Ensuite, il est question d'explorer quelques récits d'urbanisme contemporains. Il est question d'observer comment les acteurs interprètent la ville contemporaine et en produisent des récits qui s'inscrivent entre la lecture et l'écriture des faits. À partir du constat de la fragmentation des villes contemporaines, il y a plusieurs récits qui peuvent être construits autour de la question des formes urbaines de la ville. Ils seront exposés de manière à éclairer la construction de l'intrigue de notre propre récit du futur d'Alger.

2.1. Paul Ricœur : Temps et récits

Le récit est communément admis comme étant une forme discursive qui permet de rapporter des évènements de manière orale ou écrite. Il est, selon Aristote, une imitation ou représentation d'actions, et un agencement des faits (Ricœur, 1991a). Ces derniers, pour qu'ils appartiennent au récit, doivent s'intégrer dans une opération configurante qui est le récit lui-même. La simple succession d'évènements ou d'actions dans un ordre quelconque ne constitue pas un récit. Cette opération configurante est assurée par la mise en intrigue qui, comme le souligne Paul Ricœur, *« est l'opération qui tire d'une simple succession une configuration »* (Ricœur, 1991a, p. 127) ou encore, est *« un dynamisme intégrateur qui tire une histoire une et complète d'un divers d'incidents, autant dire transforme ce divers en une histoire une et complète »* (Ricœur, 1991 b, p. 18). Le récit est défini par Paul Ricœur de la manière suivante : *« le récit est une œuvre de synthèse : par la vertu de l'intrigue, des buts, des causes, des hasards, sont rassemblés sous l'unité temporelle d'une action totale et complète. C'est cette synthèse de l'hétérogène qui rapproche le récit de la métaphore. Dans les deux cas, du nouveau – du non encore dit, de l'inédit – surgit dans le langage [...] »* (Ricœur, 1991a, pp. 9-10). Pour assurer la synthèse de l'hétérogène dont il est question, le récit fait appel à une série d'outils, dont fait partie la mise en intrigue, qui permet de constituer sa structure intelligible. La reconfiguration du temps en fait également partie et constitue un des axes les plus importants pour organiser en système des faits qui appartiennent à des temporalités diverses. Ce système causal nécessite une réorganisation de l'axe du temps en s'affranchissant de la chronologie et de certains régimes d'historicité, afin, non pas de déconstruire la temporalité, mais de l'enrichir et de l'approfondir.

Dans la première partie de son ouvrage *Temps et récit*, Ricœur étudie la question du temps humain dans son rapport à l'action et aux personnages. Il fait ressortir le jeu de concordance et de discordance[1] du temps et des actions. La question y est abordée à travers l'œuvre de saint Augustin sur le temps et celle d'Aristote sur la poétique. Les deux approches, bien que différentes sur l'objet, sont plus ou moins semblables dans la dialectique établie entre concordance et discordance. Il n'est pas question ici d'approfondir les deux approches ou de faire une lecture critique de l'œuvre de Ricœur, mais de donner quelques repères qui puissent nous permettre d'appréhender ces notions de concordance et de discordance pour mieux les utiliser dans le récit urbain.

---

[1] D'après le Centre national de ressources textuelles et lexicales « www.cnrtl.fr » :
La concordance est « [l']action de concorder, de mettre (quelqu'un, quelque chose) en accord avec telle personne, telle chose ; [le] fait d'avoir même disposition profonde, même nature intime, d'être en rapport d'analogie ».
La discordance est le « fait de manquer d'accord, d'unité, d'harmonie ».

Premièrement, le temps humain est considéré avant tout comme étant discordant en raison de sa pluralité et sa discontinuité. Il est pour saint Augustin[2] une vue de l'esprit qui n'a pas de réalité palpable en dehors de la mesure qui en est faite. Le temps pour lui n'existe que dans et par l'âme. Dans son passage entre passé, présent et futur, elle assure l'extension du temps lui-même grâce à ce que saint Augustin appelle la « distension[3] de l'âme », qui assure la concordance. Pour lui, le passé, le présent et le futur sont tous présents dans l'âme en même temps grâce à la dialectique des trois présents : présent du passé, présent du présent et présent du futur. C'est l'intention de l'action qui assure la division du temps et le passage entre passé (le souvenir de l'action qui reste en mémoire), présent (l'action) et futur (une intention de faire quelque chose). Dans cette configuration, le temps est une expérience vive où la discordance établie par la fragmentation du temps par l'intention déchire le vœu de concordance propre à la distension de l'âme humaine (Ricœur, 1991a).

Le récit quant à lui, produit le processus inverse, à savoir : créer de la concordance à partir de la discordance. Par sa fonction synthétique, le récit rassemble sous une œuvre concordante, des temps, des actions, des discours et des évènements qui sont souvent discordants par leurs natures, leurs diversités et leurs temporalités. Ils sont mis en relation par ce que Aristote[4] appelle le *muthos* dans *La poétique* ou ce que Ricœur appelle dans le récit la mise en intrigue, ou la *mimesis*. Elle est la représentation de l'action et de l'agencement des faits. Elle constitue un modèle de concordance, qui comprend *« dans une totalité intelligible, des circonstances, des buts, des interactions et des résultats non voulus »* (Ricœur, 1991a, p. 254). Elle établit la médiation entre ces éléments hétérogènes (buts, causes matérielles et hasards), pour les recomposer dans un tout concordant. Dans cette configuration, le récit est *« une activité éminemment verbale où la concordance répare la discordance »* (Ricœur, 1991a, p. 66). Pour ce faire, l'intrigue recompose l'axe du temps pour dépasser la simple succession chronologique d'évènements. Elle cherche à retrouver les liens de cause à effet qui construisent « l'action ». Cette recomposition permet de donner de l'épaisseur au temps et de dépasser son caractère discordant, afin d'avoir une lecture plus claire des dynamiques de l'action, dont il est difficile de restituer les temporalités dans une représentation classique et linéaire. En fonction de la division de l'axe du temps historique, plusieurs récits peuvent apparaître. Ils peuvent se suivre, se croiser ou se superposer, donnant des lectures diverses de l'histoire et des évènements. Pour chaque récit se construit une intrigue qui est une représentation du monde de l'action, duquel elle puise

[2] Voir la question du temps dans Les Confessions de saint Augustin où le temps est « une expérience vive où la discordance déchire la concordance ». La référence est tirée de : (Ricœur, 1991a)
[3] La distension est l'augmentation de volume ou de surface que subit un corps soumis à une très forte tension. Chez saint Augustin, c'est l'âme qui subit cette tension dans son passage entre les différents temps.
[4] Voir La poétique d'Aristote où le récit ou la poétique est « une activité éminemment verbale où la concordance répare la discordance ».

ses trois caractéristiques identifiées par Ricœur, à savoir : le caractère temporel, les ressources symboliques et les structures intelligibles.

Premièrement, le caractère temporel est en partie lié aux temporalités diverses non seulement des acteurs, mais aussi du « temps court » des évènements, du « temps demi-long » de la conjoncture, du « temps long » des civilisations et du temps très long des durées des symbolismes fondateurs du statut social en tant que tel, ou autrement dit du temps de l'histoire (Ricœur, 1991a). C'est aussi dans la reconfiguration du temps linéaire chronologique, tel que vu ci-dessus, que l'intrigue puise son caractère temporel.

Ensuite, les ressources symboliques sont l'ensemble des représentations liées à l'action et aux acteurs. Elles puisent leur force dans les évènements significatifs repris dans le récit. L'intrigue en tant que représentation ou imitation de la réalité se nourrit de ces ressources pour les représenter ou les réinterpréter.

2.2. Claude Brémond : Logique du récit

Dans une approche moins phénoménologique que celle de Ricœur, mais plutôt dans une démarche structuraliste, Claude Brémond décortique et analyse la structure intelligible du récit (Brémond, 1973). Cette structure est reprise également par Ricœur dans son approche du récit. Tous deux font ressortir six éléments caractéristiques et constitutifs du récit qui lui donnent sa structure et qui permettent d'établir les liens causaux de l'action et de dérouler le cours de l'histoire comme un tout. Ces six éléments sont complémentaires et l'un ne va pas sans les autres, dans la totalité que constitue le récit. Les éléments de la structure répondent aux questions suivantes : qui ? Quoi ? Pourquoi ? Comment ? Avec qui ? Et contre qui ?

Le « qui » comprend les acteurs ou les agents[5] de l'action ; le « Quoi » l'action en elle-même ; le « Pourquoi » les buts ou les objectifs qui mènent le « Qui » à produire l'action ; le « Comment » la manière, les objets ou les outils qui permettent l'aboutissement de l'action ; le « Avec qui » les associés ou l'ensemble des acteurs qui coopèrent dans le déroulement de l'action et pour finir, le « Contre qui » comprend l'ensemble des acteurs s'opposant à l'action ou luttant contre son déroulement (Brémond, 1973 ; Ricœur, 1991a). Les deux derniers éléments ne sont pas toujours évidents à identifier. Les acteurs sont souvent alternativement dans la coopération ou dans le conflit. Ils créent des jeux d'alliances qui se font et se défont tout au long du déroulement de l'action. Il est donc difficile de figer — nous le verrons par la suite — des personnages ou des acteurs dans des positions claires de « avec » et « contre ». Cependant, cela n'empêche pas

[5] Les acteurs agents tels que définis par Claude Brémond correspondent aux acteurs actifs dans l'action.

ces mêmes personnages dans un mouvement constant, de devenir les « qui » d'autres actions. Ainsi *« la structure du récit repose, non sur une séquence d'actions, mais sur un agencement des rôles »* (Brémond, 1973, p. 133). L'identification des acteurs et de leurs rôles devient un des éléments les plus structurants du récit, car c'est autour d'eux que les actions se produisent et s'agencent. C'est également à partir des acteurs de l'action que les récits prennent naissance du fait de leur interaction dans l'espace temporel de l'intrigue.

Brémond va encore plus loin dans la qualification des acteurs et des personnages du récit. Il identifie deux types d'acteurs en fonction de leur influence sur l'action et de l'influence de l'action sur eux. Il y aurait, d'une part, l'agent qui influence l'action ou en est le moteur, et d'autre part, le patient qui subit l'action. Ces deux types de personnages sont présents en même temps dans le récit et peuvent assumer successivement ces rôles. Comme le précise Brémond : *« la plupart des personnes présentées dans un récit assument alternativement un rôle de patient et un rôle d'agent ; le patient est un agent virtuel dans la mesure où il est soumis à des influences qui peuvent motiver un passage à l'acte sous forme de réaction à la situation où il se sent placé ; l'agent est un patient virtuel dans la mesure où le processus qu'il déclenche aura pour résultat une modification de cette situation donc un état nouveau de sa propre personne »* (Brémond, 1973, p. 179).

L'action quant à elle a été décortiquée par Claude Brémond en ce qu'il qualifie de *séquence élémentaire* (figure11). Celle-ci représente le dynamisme de l'action et le processus qui mène ou non à son aboutissement. Elle s'articule autour de *« trois moments principaux, chacun donnant lieu à une alternative »* (Brémond, 1973, p. 32) : une situation ouvrant la possibilité d'un comportement ou d'une éventualité de passage à l'acte ; le passage ou non à l'acte qui dépend de plusieurs facteurs dont la mise en intrigue nous rend compte ; l'aboutissement de l'action qui « clôt » le processus par le succès ou l'échec. Cette séquence élémentaire constitue l'aboutissement d'une action, mais n'est en aucun cas une impasse, car elle crée à chaque étape une situation nouvelle qui peut devenir le point de départ d'une autre séquence. C'est dans ces successions et enchevêtrements de séquences élémentaires d'actions que se construit une intrigue complexe et englobante (Brémond, 1973 ; Ricœur, 1991b).

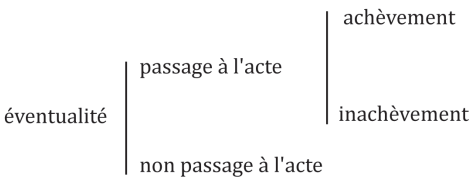


Figure 11 : séquence élémentaire de l'action d'après Claude de Brémond.
Source : schémas repris par l'auteur d'après Brémond, 1973 et Ricœur, 1991.

De cette structure du récit et de son rapport au temps et à l'action, ainsi que de la dialectique établie entre concordance et discordance, il est important de retenir la nécessité de repenser le temps de l'action et de l'histoire en se détachant de la chronologie et de la représentation du temps linéaire. Il est donc question d'une généalogie de l'action qui décrit les processus en œuvre pour aboutir à une situation donnée, en retrouvant les connexions entre les divers éléments hétérogènes qui forment le récit.

2.3. Récits urbanistiques et récit urbain

Le récit littéraire tel que parcouru précédemment semble, dans son contenu, sa forme et sa structure, s'apparenter au *fait urbain*. En effet, ce dernier est, comme le récit, constitué d'une diversité d'éléments hétérogènes et souvent discordants, qui répondent à des logiques et à des temporalités propres, mais qui sont englobés dans un tout, dont le degré de concordance varie d'un contexte à un autre. Le vœu de concordance de l'urbanisme consiste à mettre en relation, telle l'intrigue pour le récit, l'ensemble des causes, des buts, des objets, des évènements et des acteurs, qui constituent et fabriquent la ville.

Même s'il existe un genre littéraire qu'on peut ranger dans la catégorie du récit urbain, celle-ci va cependant au-delà de la littérature. À ce stade de notre développement et sans prétendre aucunement être un spécialiste de la question, nous intégrons dans la catégorie « récits urbains » les mille et un récits des « arts de faire au quotidien » (de Certeau, 1990) et la diversité des productions langagières que ceux-ci mobilisent pour raconter la ville comme expérience, comme représentation et comme connaissance ; pour raconter ceux qui la font et qui l'habitent ; pour la donner à voir, à écouter, à toucher, à sentir ou à goûter. Ces récits et les langages qu'ils mobilisent habillent la ville de signes, de couleurs et de mots ; ils la dotent d'itinéraires, d'expériences, de monuments, de repères. Ils produisent des images, des représentations collectives, un imaginaire et une « poétique » de la ville qui s'inscrivent dans les mémoires, les modes de faire et les projets de transformation (de Certeau, 1990 ; Ledrut, 1973 ; Sansot, 1973, 2004 ; Lefevre, 1968, 1972, 1974).

Par un phénomène de « double artialisation » dont Alain Roger a bien décrit les mécanismes à propos du paysage (Roger, 1997, 2011), leur enchevêtrement finit par provoquer une espèce d'assimilation fusionnelle entre la ville et ce que le cinéma, la littérature, les journaux, les plans et les cartes, les habitants, les touristes, les développeurs savent et disent d'elle. Quand un tel enchevêtrement a lieu, c'est comme si la ville elle-même se mettait à parler, en un récit jamais achevé qui articule le temps long des permanences et de l'histoire urbaine et le temps court de la vie quotidienne. Bien sûr, la ville qui parle n'est qu'une métaphore. Mais c'est une métaphore qui, si elle fonctionne, confère une puissance extraordinaire aux récits qu'elle sert.

Parmi ces temps de la ville, nous retrouvons des temps courts, dont celui que nous appelons, dans notre jargon d'urbanistes, le projet. Ces temps constituent des récits qui ne sont pas le récit urbain, mais qui en font partie. Ces projets, ainsi que les discours des acteurs de la ville et des professionnels de l'urbanisme, s'inscrivent dans une catégorie que nous appellerons récits urbanistiques ou récits d'urbanisme.

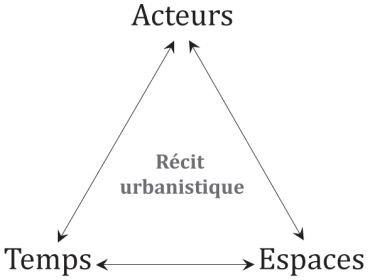


Figure 12 : le récit urbanistique.
Source : Mezoued, 2013.

Qu'est-ce qui fait la spécificité des récits urbanistiques (ou des récits d'urbanisme) par rapport aux autres catégories de récits urbains ? D'abord, la ville n'est pas seulement la scène du drame, mais également le sujet de celui-ci, qui s'exprime à travers différentes formes d'agencement du rapport Acteurs-Temps-Espace, et qui s'inscrit de manière presque inéluctable dans l'histoire de la ville (figure 12). Ce sont des récits qui, comme le précise Bernardo Secchi, *« sont le résultat de processus surdéterminés, d'une multiplication de causes convergentes »* (Secchi 2009, p. 172). Ces processus interviennent selon des temporalités propres, mais font coexister leurs résultats spatiaux et matériels dans une coprésence.

Marcel Roncayolo, historien de l'urbain, évoque comme suit ces différents temps : « *Il y a des temps de la fabrication, des temps des usages, des temps des pratiques. Les durées sont multiples, des plus longues aux plus brèves, de la vision patrimoniale à la tentation spéculative. Elles traduisent à la fois les rythmes syncopés de la conjoncture urbaine (stagnation ou exaltation) et les particularismes de durée des éléments qui composent l'urbain, ce qu'on appelle maintenant des temporalités différentes. Temps consolidé, aventures risquées. Si la ville est saisie au présent par le visiteur, elle balance toujours – selon des pressions inégales – entre la reproduction et l'anticipation. Le marché immobilier n'est qu'un témoignage presque trivial de ce constat. Les espaces ne prennent de valeur, un sens, qu'à travers un jeu du temps. L'identité urbaine (à supposer que l'on admette le terme sans réserve) vient d'un cumul d'expériences (dont l'enchainement n'est pas nécessairement illogique ou aléatoire), plutôt que d'un caractère inné, telles qu'en elles-mêmes les villes existeraient* » (Roncayolo, 2002, p. 10).

Michel Lussault renforce cette vision de la pluralité des temps de la ville. Il distingue quant à lui les temps de la société et des groupes sociaux et les temps de l'individu (Lussault, 2001). De ce fait, *« plusieurs principes de mesure, d'appréhension et de représentation de la durée coexistent »*. Les temps sociaux sont ceux *« des modes de fonctionnement matériel, celui de l'économie, celui de la logistique, celui de la politique, de la religion ou de la nature »* (Lussault, 2001). Les temps individuels viennent se greffer sur ces temps sociaux en un enchevêtrement qui donne lieu au temps quotidien, avec pour chaque individu une répartition de ce temps entre la recherche de ce qu'il faut pour vivre (nourriture, logement, éducation, travail,

santé) et de ce qui aide à vivre[6]. Ces usages du temps mobilisent à leur tour des ressources sociales et des échelles spatiales qui sont également extrêmement variées ; le quotidien du citadin contemporain est devenu si diversifié que, comme l'indique Liliane Voyé, on ne peut plus vraiment le modéliser. C'est pourquoi les sociologues urbains parlent aujourd'hui plus volontiers de styles de vie que de modes de vie (Voyé, 1996).

Tout ceci renforce l'argumentaire qui dit qu'il n'y a pas qu'une lecture possible de la ville. Roncayolo insiste cependant sur la permanence des processus qui mettent en jeu les acteurs et les structures physiques à travers cette diversité des temps. Cela pose la question de la périodisation. *« Il y a bien, écrit-il, une périodisation qui établit une parenté entre formes et formations sociales. On parle souvent de ville baroque, de ville classique, de ville haussmannienne, de ville industrielle et même de mégalopolis ou de métapolis. Ces adjectifs se réfèrent à des critères hétéroclites, mais en réalité les villes ne sont que des composés [...] La société ne se constitue pas d'un seul coup, comme un bloc homogène [...] La ville et sa morphologie se transforment en même temps que les ensembles sociaux se façonnent. Mais tout cela ne marche pas d'un même pas »* (Roncayolo, 2002, p 9-10).

Bernardo Secchi confirme la sensibilité de la question de la périodisation : « Le siècle *ne commence jamais au premier jour de son calendrier ni ne s'achève à son dernier. Selon la façon dont on divise son temps interne, on peut le raconter de diverses manières [...] Partager le cours de l'histoire en périodes, dire quand et comment chacune d'elles commence, quand et pourquoi chacune se termine, en décrire les caractéristiques principales, est une façon de penser le temps, de le reconstruire en cherchant un sens à son cours* » (Secchi, 2009, p. 9). La recherche des processus moteurs et des conditions de la permanence donne elle-même lieu à plusieurs récits, porteurs de sens et de logiques diverses et différentes. Pour l'urbaniste, la lecture du passé et du présent ou la description des faits dépendent des intentions de projet et d'action.

Le récit d'urbanisme s'inscrit donc dans l'histoire urbaine ; il doit relever, à sa mesure, tous les défis que comporte l'écriture de celle-ci. Une deuxième caractéristique déterminante du récit urbanistique est d'être porté par une *« espèce absolument particulière et privilégiée de touristes »* (Vigano, 2012, p. 183) que sont l'urbaniste, l'architecte ou le chercheur qui s'intéresse aux paysages (Jackson 1970 ; Vigano 2012). « *Leur métier commence d'habitude en se rendant dans un lieu qu'ils ne connaissent pas complètement ou pas du tout, en le visitant, en marchant, en le percevant avec tous les sens (Zardini 2005), en ajoutant une connaissance analytique à un parcours parallèle d'expérience*s [...]» (Vigano, 2012, p. 184). Entre lecture et écriture, l'urbaniste est lié à ce défi prométhéen de proposer une synthèse de

[6] Tiré du cours "Acteurs, territoires contextes de développement" du professeur Bernard Declève à l'Université catholique de Louvain.

l'hétérogène. Mais comme le souligne Lussault, il doit aussi proposer de l'inédit (Lussault, 2001). Il le fait en se forgeant une attitude d'auteur, *« entre contexte et autonomie, qui peuvent respectivement conduire aux deux attitudes extrêmes du mimétisme et de l'autoréférentialité »* (Vigano 2012, p. 184).

De nouveau, l'articulation des temps joue ici un rôle central : le récit de projet met en jeu des temps très différents : le temps du politique et de la durée des mandats ; le temps des usages et de l'appropriation (ou de la résistance) au changement ; le temps des entreprises et des délais de réalisation, des promoteurs et des temps de rentabilités, des banques et de la durée des prêts et des intérêts, etc. L'urbanisme pris au sens de mise en récit, ou de mise en intrigue, a pour but de *« faire converger ces temps, pour qu'ils s'agrègent dans une fiction : celle du temps univoque de l'action »* (Lussault, 2001, p. 148).

En tant que genre, le récit urbanistique procède aussi essentiellement de la description. La description, « entre lecture et écriture » comme l'explique magistralement André Corboz (Corboz, 2001). Paola Vigano consacre un très beau passage de son livre *Les territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissances* aux « territoires de la description », où elle s'arrête sur « cet espace ambigu entre la description et le projet » (Vigano, 2012, p. 127). Paola Vigano s'intéresse à la fois à la dimension interprétative et constructive du projet ; et à sa dimension descriptive, sa capacité à décrire la ville, à rendre compte de la relation aux caractéristiques de l'espace tout en opérant une sélection parmi les données du réel et en priorisant certaines représentations (échelles, cadrages, points de vue).

Ce qui distingue encore le récit urbanistique des autres catégories de récits urbains, ce sont les langages qu'il mobilise en priorité. L'intégration fictionnelle du fait urbain tentée à l'aide de l'instrument du récit mobilise en effet plusieurs langages simultanément : cartes, plans, photographies, croquis, films, schémas, etc. Il est évident que les instruments d'analyse urbaine classiques sont incontournables, et aucune analyse de l'urbain n'échappe à leur utilisation (Lussault, 2001). Il s'ensuit que le récit urbanistique implique un exercice inéluctable de « formatage iconotextuel » (Pousin, 2005 ; Mendibil, 2005) d'un genre tout à fait particulier.

Notre projet de mise en récit de l'urbanisme algérois s'inscrit à la croisée de deux ambitions qui s'enchevêtrent. Au départ, il s'agit modestement d'éprouver des outils de lecture/écriture de la ville propres à l'urbanisme et de contribuer à un récit urbanistique qui parlerait d'Alger à travers la question du projet. Mais pour ce faire, il s'agit aussi d'identifier les ressorts permettant à ce récit urbanistique de s'articuler sur l'aventure toujours en cours de la métropole algéroise passée, présente et à venir. Il s'agit de retrouver, par la morphologie, les traces de ces processus et les clés de leur permanence ; et par le choix de l'intrigue, d'identifier les scénarios permettant une prospective et un travail concret de projet.

2.4. Le récit comme démarche de recherche-projet

Après avoir exploré brièvement le récit littéraire, puis les récits urbains et urbanistiques, vient à présent la question de la méthodologie d'études des phénomènes urbains en termes de récit. Jusqu'à quel point la métaphore du récit peut-elle nourrir la construction d'outils pour l'étude, l'analyse et le projet urbain ? Autrement dit, les outils utilisés pour l'analyse et la construction du récit littéraire peuvent-ils être transposés au récit urbanistique ?

Ce qui est recherché ici est un fil conducteur qui permettrait de lier entre les différents aspects de la ville d'une part, et entre les temporalités vues ci-dessus d'autre part. À travers les différentes étapes de la présente thèse, il est question : d'abord, de lire et d'identifier, à travers la ville et son histoire, les différents acteurs qui se sont succédé sur le territoire, d'en analyser les discours et les conceptions de la ville à travers leurs productions. Ensuite, il est question d'identifier un des récits urbanistiques contemporains, celui du tramway d'Alger, en décrivant l'espace par les outils classiques de la morphologie et en analysant le jeu des acteurs qui permettent à la fois de comprendre l'espace et de le faire exister. Enfin, il sera question d'identifier les conditions d'écriture d'un projet d'espace public, qui contribue au récit urbain du futur et qui se construit dans l'épaisseur du présent.

En combinant l'approche en termes de récit et les outils d'analyse urbaine classiques, nous cherchons à faire converger les phénomènes urbains pour mieux rendre compte des réalités de la ville et de son territoire. Pour ce faire, nous proposons de décomposer l'approche en termes de récit urbain en trois approches complémentaires : une approche rétrospective qui, pour reprendre des termes littéraires, s'inscrit dans la lecture des faits ; une approche du présent qui est à la fois dans la lecture et l'écriture, car le présent n'est pas figé et continue sa dynamique ; enfin, une approche prospective qui s'inscrit dans l'écriture. Bien qu'elles soient complémentaires, imbriquées et inséparables pour une étude complète et globale des phénomènes urbains, ces trois approches puisent différemment leurs sources au sein des outils du récit. Nous proposons pour chacune d'elles un mode de représentation graphique qui permet d'illustrer les propos et de voir plus clair dans la complexité des interactions. Elle permet également de compléter la panoplie d'éléments graphiques, liés aux analyses urbaines.

2.4.1. L'approche rétrospective

Cette approche concerne des faits passés dont les traces sont visibles ou non sur le présent. Ils peuvent avoir des conséquences sur l'action présente, comme ils peuvent s'éclipser pour revenir à l'avenir, ou tout simplement disparaître et ne

plus laisser de traces. La représentation de ces faits dans l'axe chronologique du temps est, comme nous l'avons vu, peu représentative des réalités des actions. De plus, la représentation d'un état total du monde ou des phénomènes est une tâche de plus en plus ardue, voire impossible, vu la complexité de la réalité de ces derniers. La représentation de plusieurs « n » états de choses élémentaires semble être, aujourd'hui, une tâche plus accessible et plus pertinente (Ricœur, 1991a), mais ne doit surtout pas nous faire perdre de vue les liens avec le tout. Pour ce faire, Bernardo Secchi nous propose de diviser l'histoire en *« plusieurs récits non contradictoires, chacun divisant l'axe du temps selon un mode différent, pour en saisir un sens différent »* (Secchi, 2009, p. 10). Ces différents récits peuvent se côtoyer et se superposer, tout en donnant des lectures diverses aux évènements.

Le choix de la division de l'axe du temps peut dépendre de plusieurs éléments, et surtout de ce que nous voulons chercher ou étudier. Il peut concerner une seule action et son déroulement, ou plusieurs actions qui ont des points communs. Ces derniers peuvent être : des acteurs, des objectifs, des buts, des objets, des visions du monde ou des idéologies, des espaces d'action, des formes urbaines, etc. Bernardo Secchi, par exemple, dans sa lecture de la ville du XX^{e} siècle, divise ce dernier en trois récits qui se superposent, mais qui ont des logiques propres. Son premier récit par exemple, *« Expansion et dissolution de la ville »*, met le doigt sur des aspects phénoménologiques liés aux transformations de la ville et aux représentations et interprétations du changement. Le second récit, *« La fin de la ville moderne »*, met l'accent sur le projet urbain et architectural en tant que projet social plus vaste. Le dernier récit, *« Ville, individu et société »*, porte sur le rôle de l'individu et de ses aspirations et leurs influences sur les transformations de la ville européenne (Secchi, 2009). Cette division n'est pas seule et unique. D'autres périodes auraient pu être identifiées différemment. Tout dépend des critères sélectionnés, de leur valeur, de leur pertinence et surtout de la position du narrateur et de ce qu'il veut démontrer.

Dans la présente thèse, la problématique tourne autour du lien entre les formes urbaines, d'une part, représentées par les outils d'analyse spatiale, et entre les acteurs d'autre part, décodables par des méthodes de l'analyse socioanthropologique, ainsi que du lien entre les acteurs et les formes urbaines qui est l'enjeu de la mise en récit urbanistique. Chaque acteur ou type d'acteurs participe à l'intrigue d'un ou de plusieurs récits. Chacun agit sur la ville suivant différentes logiques de production urbaines et suivant différentes manières d'interagir avec l'espace, le temps et les autres acteurs. Afin de lire le récit ou les récits de l'urbanisme, il semble indispensable de commencer par identifier l'ensemble des éléments participant à la construction de l'intrigue. Pour ce faire, nous proposons de transposer la structure du récit littéraire au récit urbain en remplaçant chaque question par les éléments qui lui correspondent dans la ville. Ils sont repris dans la figure ci-contre (figure 13). Les acteurs ou pouvoirs

Qui?	Acteurs / Pouvoirs organisateurs
Quoi?	Formes urbaines
Pourquoi?	Contexte
Comment?	Outils
Avec qui?	Acteurs associés.
Contre qui?	Acteurs opposants ou résistants.

Figure 13 : la structure du récit urbain.
Source : Mezoued, 2013.

organisateurs[7] représentent l'ensemble des acteurs souvent agents de l'action et parfois patients, qui participent à la production du territoire. Ils peuvent être publics, privés, ou faisant partie de la société civile. Ils peuvent être individuels ou collectifs constituants des coalitions d'acteurs. Ces derniers peuvent travailler ensemble ou être en opposition. Ils correspondent dans la structure du récit aux : qui, avec qui et contre qui. Ces acteurs produisent la ville à travers diverses réalisations qui génèrent des formes urbaines particulières (le quoi ?). Ils répondent à une demande et à une volonté populaires, politiques ou économiques qui dépendent du contexte dans lequel ils activent (le pourquoi). Pour ce faire, ils élaborent une série d'outils : cartes, plans, schémas et règlements, qui constituent des moyens permettant d'aboutir à l'objectif voulu (le comment).

Claude Brémond suggère dans son ouvrage de commencer par l'identification des acteurs et de leurs rôles, ou autrement dit des postes qu'ils occupent dans le récit (Brémond, 1973). Ensuite, chaque action ou évènement générés par un ou plusieurs acteurs est identifié et replacé dans l'ordre. La chronologie des évènements est maintenue dans un premier temps, en reprenant un axe temporel linéaire pour chaque élément de la structure du récit (figure 13). Dans cette configuration, le récit en tant que synthèse de différents éléments hétérogènes n'apparaît pas encore. Il faut à présent approfondir la temporalité en dépassant la chronologie représentée dans la figure 14. Cela se fait dans un premier temps par l'identification des relations entre les divers évènements de chaque élément de la structure. Ces relations permettront de donner de l'épaisseur au temps en le prenant comme un tout acceptant des va-et-vient entre passé, présent et futur de l'action. Ils permettent de faire ressortir les logiques de production urbaine et les processus qui animent chaque acteur. Ils permettent également de faire ressortir les formes urbaines qu'ils produisent et les outils qu'ils mobilisent pour y arriver.

Comme expliqué précédemment, plusieurs liens peuvent être identifiés. La représentation schématique suivante montre les possibilités d'enchevêtrement des logiques et processus se cachant derrière chaque acteur, dans une période donnée (figure 15). C'est cet enchevêtrement entre des éléments à l'origine discordants qui construit l'intrigue des récits urbanistique.

[7] Les pouvoirs organisateurs sont les acteurs qui agissent sur la ville, et qui détiennent un pouvoir d'organisation ou de transformation, même si ce pouvoir n'est pas englobant et ne concerne souvent que des fragments d'organisation et de territoires. François Ascher, paraphrasant Jean Cocteau, nous dit en parlant de la ville : « Ces évènements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs » (Ascher, 2000). Vu la complexité des phénomènes contemporains, il apparaît clairement que leur organisation est une tâche complexe. Pourtant, un nombre important d'acteurs continuent à exercer un certain pouvoir d'organisation sur le territoire.



Figure 14 : identification des évènements dans la structure du récit et dans l'ordre chronologique.
Source : élaboration de l'auteur.

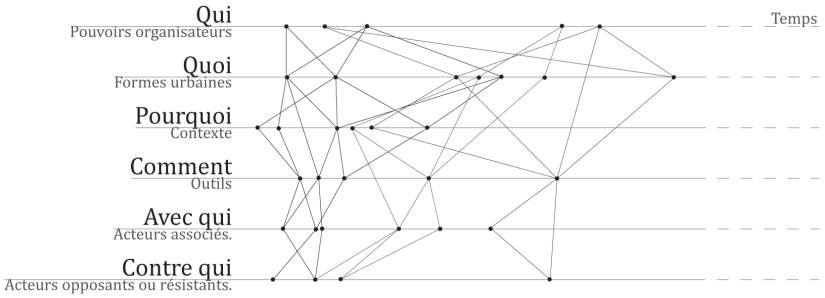


Figure 15 : mise en évidence des liens entre les éléments de la structure.
Source : Mezoued, 2013.

Pour résumer l'approche rétrospective en termes de récit d'urbanisme, il est possible d'énumérer les points suivants :

- Identifier la période du récit ;
- établir une table des acteurs et des postes occupés ;
- identifier les évènements dans la structure du récit dans l'ordre chronologique ;
- identifier les liens entre les évènements pour retrouver les logiques et processus de production urbaine.

Un point déductif peut être ajouté, dont le but est d'identifier les conditions qui permettent l'aboutissement d'une action ou d'une séquence élémentaire telle que définie par Claude Brémond. En ayant l'ensemble des éléments constituant le récit, il est possible de trier les actions abouties ou non, et d'en déduire les conditions qui permettent ou non cet aboutissement. Paul Ricœur divise ces conditions en deux types : les conditions suffisantes (*« pourquoi tel état est arrivé nécessairement ? »*) et les conditions nécessaires (*« comment a-t-il été possible que tel état arrive ? »*) (Ricœur, 1991b). Ce point peut servir de référence dans l'approche du présent et dans l'approche prospective, et ce, dans une logique de complémentarité des approches.

2.4.2. L'approche du présent

Paul Ricœur nous dit de l'histoire qu'elle *« commence ce dans quoi nous sommes enchevêtrés »* (Ricœur, 1991a, p. 143). En effet, les évènements passés amorcent le début des évènements présents. De ce fait, l'approche rétrospective et celle du présent sont étroitement liées, tout comme le présent est lié au futur, dans le sens où il le façonne en constituant son amorce. La connaissance du passé permet une meilleure compréhension du présent. Ce dernier en tant que projection fixe n'existe pas, d'après saint Augustin (Ricœur, 1991). Les évènements qui s'y déroulent sont soit dans le passé, soit en attente de se produire dans le futur. Il est donc difficile de représenter le présent comme un point sans prendre en compte une plage temporelle qui englobe une partie du passé et du futur. Dans cette logique, les approches rétrospective et prospective sont complémentaires pour l'appréhension du présent. Le résultat de ces deux démarches est appelé, d'après Kimon Valaskakis[8], approche « perspective ». Elle aboutirait selon lui « à la finalité suprême qui est la compréhension du présent » (Valaskakis, 1975). Il s'agit de sa compréhension, mais aussi de la possibilité de voir loin et de se projeter dans l'avenir. La place du présent dans l'axe du temps devient plus visible et prend plus d'épaisseur (figure 16).

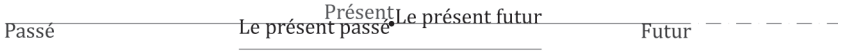


Figure 16 : l'épaisseur du présent dans l'axe du temps ou le « présent duratif ».
Source : Mezoued, 2013.

Les évènements des récits urbains du présent, contrairement à ceux des récits passés, ont la particularité de ne pas être clos. L'action ou les actions concernées sont en cours de déroulement. Les résultats sont inconnus et l'aboutissement ou non des séquences élémentaires entamées se transforme en énigme, dont les indices sont parfois en notre possession ou complètement absents de notre perception. Il est, par conséquent, impossible de percevoir l'histoire en cours comme un tout. Nous pouvons néanmoins en saisir des fragments, sans pouvoir pour autant retrouver tous les liens entre les évènements. Diverses fins à l'histoire deviennent envisageables. Toutes les bifurcations, les interruptions et les ruptures dans le cours des évènements sont possibles. La clôture du récit ou des séquences dépendra des liens qui seront créés dans le présent futur et dans le futur.

Comme pour l'approche rétrospective, l'analyse des récits urbains du présent se base dans notre méthodologie sur l'identification, avant tout, des acteurs producteurs des formes urbaines. Il est question d'établir une table des acteurs

[8] Kimon Valaskakis est professeur honoraire de sciences économiques à l'Université de Montréal et administrateur du Groupe Futuribles International à Paris. Il est l'auteur d'un article intéressant qui porte le titre de "Prospective, rétrospective et perspective : un essai de modélisation du temps".

et des postes occupés par ces derniers. Pour être plus précis et pour anticiper les interactions futures, nous proposons de compléter le tableau par les espaces ou les échelles d'action. Considérant que l'approche rétrospective vient en amont de l'étude du présent, il semble également intéressant d'aller chercher l'origine des acteurs dans le passé et les rôles qu'ils ont occupés dans l'action (figure 17). À partir de là, il sera possible d'établir les relations entre les acteurs et entre les évènements qui découlent de leurs actions.

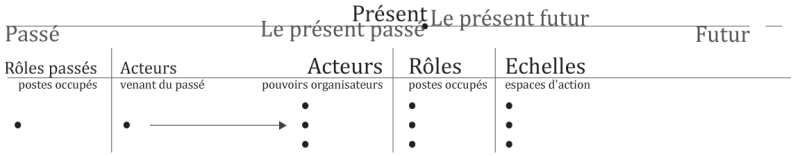


Figure 17 : table des acteurs, de leurs rôles et de leurs échelles d'action.
Source : élaboration de l'auteur.

En essayant d'identifier les liens dans la structure du récit du présent, telle que proposée dans l'approche rétrospective (figure 14), apparaît l'impossibilité d'identifier l'ensemble des relations et des évènements. Tous les liens qui forment le récit comme un tout ne sont pas encore apparus, d'autant plus que certains évènements ne sont pas encore présents. La représentation d'un récit du présent suivant le modèle précédent illustre les manques de connexion entre les divers éléments de la structure (figure 18). Elle est représentative de cette hypothèse et métaphore de la ville comme étant un drame non achevé et en perpétuelle écriture et réécriture (Declève, 2002). Non seulement les liens ne sont pas tous présents et définitifs, mais les points d'accroches, de par leurs temporalités propres, apparaissent tantôt avant, tantôt après les connexions. La description qui en est faite aujourd'hui ne sera pas la même qui en sera faite demain. Tant qu'un récit est en cours, il est impossible d'en avoir une lecture complète. Il sera donc à mi-chemin entre lecture et écriture et donc entre passé et futur.

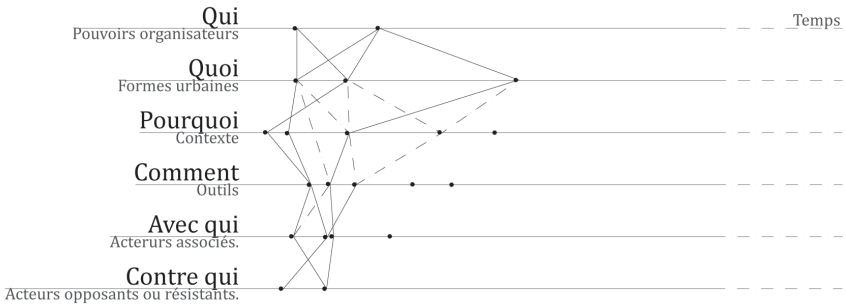


Figure 18 : schématisation des éléments du récit du présent avec les connexions manquantes.
Source : Mezoued, 2013.

Pour conclure cette démarche, quatre points méthodologiques peuvent être cités :

- Reconnaître le présent comme étant une plage temporelle englobant une partie du passé et une partie du futur ;
- identifier les acteurs et leurs rôles présents et passés ;
- identifier les espaces d'action ;
- repérer les liens établis ou en cours d'établissement.

Un dernier point peut participer à l'anticipation de l'approche prospective. Il consiste à déduire ou émettre des hypothèses sur les liens possibles entre certains éléments du récit. Ainsi que sur l'émergence de nouveaux évènements en fonction de tendances lourdes ou de signaux faibles, sur lesquels nous reviendrons plus tard dans le texte.

2.4.3. L'approche prospective

À partir des récits du présent ou de l'histoire en cours se pose la question de l'évolution future. Pouvons-nous, sur la base des évènements passés et en cours, déduire les éléments qui nous permettraient d'écrire la suite des évènements en émettant des hypothèses sur le ou les récits à venir ? Ou comme le dit Claude Brémond à propos du récit littéraire : *« est-il possible de décrire le réseau complet des options logiquement offertes à un narrateur, en un point quelconque de son récit, pour continuer l'histoire commencée ? »* (Brémond, 1973, p. 8). Si cette question est prise dans le sens d'une prévision des évènements à venir, la réponse est de toute évidence négative, car aucune certitude ne peut être avancée lorsqu'il s'agit de l'avenir et particulièrement de celui des villes. Il est cependant possible d'émettre des hypothèses et de concevoir des scénarios grâce à la prospective, qui consiste à se projeter dans l'avenir en élargissant le champ de vision pour mieux percevoir les possibilités d'évolution. Néanmoins, l'identification dans le présent de ce que Ricœur appelle les évènements significatifs permettrait non pas de prédire ou de déduire une suite, mais de donner des points d'accroche à l'élaboration des récits futurs. L'objectif de l'approche prospective, telle que nous l'envisageons, n'est pas de continuer les récits à l'œuvre dans le présent. Ce n'est pas une lecture hypothétique des récits qui n'existent pas encore, mais bien une écriture d'un ou de plusieurs nouveaux récits. Ce n'est pas seulement une écriture « passive » qui relate des possibilités d'enchaînement d'évènements en fonction de ce qu'il se passe et de ce qu'il s'est passé. C'est une écriture qui, en s'appuyant sur l'expérience des évènements passés et sur les rugosités qu'offre le présent pour s'y accrocher, construit des récits nouveaux. La combinaison des trois approches a pour but d'identifier les conditions d'élaboration et d'écriture des récits du futur.

En fonction du récit que nous souhaitons écrire, nous pouvons identifier, en émettant des hypothèses, les acteurs qui participeraient à ce même récit. Nous pouvons reprendre la table des acteurs et des rôles, inspirée de celle de Brémond, et la compléter pour l'approche prospective par (figure 19) :

- L'identification des acteurs du présent qui pourraient continuer leur activité dans le futur, par le même rôle ou un rôle différent ;
- l'identification de nouveaux acteurs potentiels, qui pourraient soit apparaître naturellement, soit que nous aurions voulu qu'ils apparaissent ;
- l'identification des rôles possibles des acteurs.

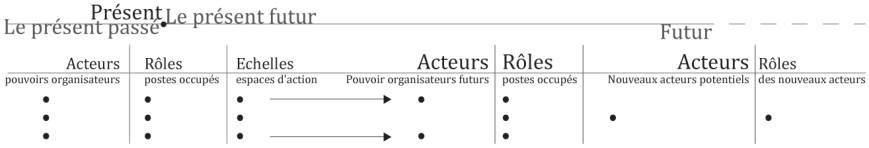


Figure 19 : table des acteurs et des rôles possibles des acteurs des récits du futur.
Source : élaboration de l'auteur.

Cette table peut être un moyen d'évaluer les possibilités d'action des acteurs. Elle n'illustre pas l'ensemble des relations et interactions possibles, mais peut servir à l'élaboration d'hypothèses et de scénarios prospectifs.

Comme exposé précédemment, le récit constitue une médiation entre des éléments hétérogènes, rassemblés sous la mise en intrigue. L'urbanisme pris comme mise en intrigue des récits urbains établit la médiation entre les éléments présents, en les reconfigurant pour construire l'avenir. Cette médiation permet non pas de faire les choses, mais de les faire arriver (Ricœur, 1991a). Comme le dit Antoine de Saint-Exupéry dans *Citadelle* : *« L'avenir n'est jamais que du présent à mettre en ordre. Tu n'as pas à le prévoir, mais à le permettre »* (Raisson, 2010, p. 6). De ce fait, quels sont les moyens ou les outils disponibles, pour pouvoir « faire arriver quelque chose » qui corresponde à une vision d'avenir d'une part, et à la réalité des dynamiques en place d'autre part ?

Le retour à la séquence élémentaire de l'action semble pour cela être un élément clé de l'analyse et de la médiation entre les différents éléments du récit. Du moment où l'action ou les actions sont en cours, l'éventualité comme point de départ de la séquence élémentaire est bien présente. L'ensemble des conditions réunies dans le récit peut ou non faire aboutir l'action. Chacune des trois phases de la séquence élémentaire est soumise au doute de la réunion des conditions pour son aboutissement. Un tableau peut être construit, reprenant la structure de la séquence élémentaire, avec les conditions suffisantes et les conditions nécessaires pour l'aboutissement de chaque partie (figure 20). La lecture du tableau se ferait ainsi : si une action est entamée avec la volonté de construire

un récit, que l'éventualité est dépassée et que la décision de passer à l'acte est prise, nous nous retrouvons directement à la deuxième phase de la séquence. Pour qu'il y ait « passage à l'acte », il faut qu'un certain nombre de conditions soit réuni, si c'est le cas, on se retrouve directement à la phase 3. Si, en revanche, toutes les conditions ne sont pas réunies et que d'autres conditions se réunissent, assurant le « non-passage à l'acte », le déroulement de l'action sera interrompu. S'il y a réussite et passage à la phase 3, le même processus intervient pour définir la réussite ou non de l'action. Si, cependant, aucune action n'est entamée, et qu'il y a volonté de l'urbaniste ou du politique de produire quelque chose de nouveau en dehors des actions présentes, il faut remonter à l'éventualité pour pouvoir définir l'ensemble des conditions permettant le démarrage de l'action et son aboutissement, et donc à la matérialisation et à la construction réelle du récit.



Figure 20 : les conditions de la séquence élémentaire.
Source : Mezoued, 2013.

Ce n'est qu'en définissant, à partir de la situation présente, les éléments mis en interaction dans le récit et les conditions de construction de liens, que l'acte de médiation peut avoir lieu lorsqu'il est conjugué au futur. L'urbanisme doit, pour la réalisation d'une vision d'avenir, assurer la présence de l'ensemble des conditions nécessaires ou suffisantes, pour accompagner au mieux les dynamiques en place.

Pour conclure l'approche prospective du récit urbain, nous identifions les points suivants :

- Reconsidérer le présent comme duratif et le futur comme un prolongement du présent ;
- établir la table des postes et des acteurs possibles du récit futur ;
- émettre des hypothèses sur les interactions futures ;
- identifier les conditions nécessaires et suffisantes des différentes séquences élémentaires.

2.5. La question du choix de l'intrigue

Le projet de notre recherche est d'écrire un récit urbanistique du futur qui se nourrisse des récits urbains et urbanistiques présents et passés, et qui construise une représentation de l'espace public comme synthèse possible de l'hétérogène

spatial et social que constitue Alger aujourd'hui. Le fil conducteur nécessaire à l'enchaînement des idées et des évènements est rendu explicite à travers les trois approches : rétrospective, du présent et prospective. Le vœu de concordance du récit est, pour y revenir, réalisé grâce à la médiation entre les différents éléments discordants qui composent la structure de ce dernier. Dans notre récit, l'espace public serait l'objet et l'instrument de cette médiation.

Comme nous l'avons dit précédemment, ces outils ne fonctionnent pas de manière isolée ; ils reposent sur des techniques propres à l'urbanisme telles que les analyses morphologiques et les méthodes de prospective et de projet. Ils procèdent de représentations telles que les plans, les photos, les cartes, etc. Ils ont néanmoins pour fonction de réunir autour du récit, en tant que tout cohérent, l'ensemble des autres outils permettant l'analyse urbaine, et surtout de les raccrocher au fil conducteur de « l'intrigue ».

Nous devons rester conscients qu'aucune méthode d'approche et d'analyse de l'urbain ne peut parvenir, seule, à rendre compte de la complexité de ce qui fait la ville. Chaque méthode n'est capable de produire que des représentations plus ou moins fragmentées et sectorisées de la fabrique urbaine. Avec le risque que, comme des *métaphores autoréalisatrices* (Meunier, 1998), elles ne finissent par induire elles-mêmes un récit d'une fragmentation urbaine qui ne serait que le reflet de leur propre carence à raconter la ville comme un tout. Nous ne sommes pas parmi les premiers à le dire. Et nous montrerons plus tard, en dessinant la carte des acteurs du drame, comment les acteurs institutionnels et le milieu professionnel algérois sont empreints de cette culture de la fragmentation.

Mais la question de la fragmentation n'a cependant pas pour seul ressort la problématique des représentations mobilisées pour décrire la ville. Elle est aussi liée au processus contemporain de métropolisations – cet ensemble de phénomènes conjoints d'intensification/densification autour de certains nœuds de réseaux, lié à un mouvement de dilution/distribution étalée dans l'espace, qui touche Alger comme d'autres grandes et petites villes de la méditerranée. Selon Françoise Navez-Bouchanine, la fragmentation est un effet de la globalisation économique ; elle correspond à la déterritorialisation (Magnaghi, 2001) du « tout organique » que constitue la ville dans un nouveau « tout » global dont les sociétés locales n'ont pas les références. Cette fragmentation s'exprime à différents niveaux : social, spatial, économique, culturel, politique et administratif. Elle se traduit par un accroissement de la précarité et des écarts sociaux (Navez-Bouchanine, 2002).

Ces deux faits donnent force à l'idée que le récit des dynamiques urbaines pourrait avoir pour intrigue l'éclatement du sujet social et de l'objet spatial qui était autrefois la ville dans des fragments urbains sans cohérence d'ensemble.

Un récit de la fragmentation urbaine serait celui de la perte d'un sens commun de ce qui faisait Alger et celui de la déterritorialisation.

Par ailleurs, nous pouvons également faire l'hypothèse inverse et construire le récit de la ville en train de se faire sur l'idée que le tout de la ville – la complexité héritée de l'histoire – reste présent ou en devenir dans les fragments de la ville globale, et qu'une nouvelle complexité peut surgir de l'enchevêtrement des dynamiques de déterritorialisation et de reterritorialisation.

Quelle que soit l'intrigue, le récit englobe à la fois les aspects matériels des formes urbaines, les pratiques des habitants et les jeux et les interactions entre les différents acteurs. Il intègre également une question qui nous intéresse au premier chef en tant qu'urbaniste, et qui est celle du projet c'est-à-dire de la motivation et de l'organisation d'une action, publique ou privée, collective ou individuelle, d'appropriation ou de transformation de l'espace. Dans la première intrigue, le projet peut accélérer la fragmentation, ou au contraire viser à recoller les fragments. La question y est de savoir qui sera le chevalier blanc, qui parviendra à prendre en considération les différents phénomènes et à les intégrer dans un tout et une perspective qui représente la ville dans sa richesse et sa complexité ? À synthétiser l'hétérogène dans une figure, non pas unique, mais plus ou moins englobante ?

Dans la deuxième intrigue, il n'y a pas de bons et il n'y a pas de méchants. Il n'y a plus de perspectives ni de paradigmes, mais des mémoires collectives, des savoirs stratégiques et des sagesses environnementales cohabitant dans une même matrice territoriale (Magnaghi, 2001). Le projet y a pour ressort la capacité des acteurs et des lieux à co-générer de la complexité, des enchevêtrements, des métissages, des hybridations, de la biodiversité urbaine.

2.6. Formes urbaines des villes et récits urbanistiques contemporains

Comme nous venons de le voir, la question de la complexité peut induire différents récits. Chacun d'eux se construit autour d'une interprétation des formes urbaines de la ville contemporaine qui sont remises en ordre dans un processus de lecture/écriture. Ces formes urbaines sont non seulement au cœur des transformations qu'a connues Alger durant les cinquante dernières années, mais sont aussi au cœur des changements qu'on connus beaucoup de villes de par le monde au courant des XIX^{e} et XX^{e} siècles. Le constat de la fragmentation réalisé pour Alger semble ne pas être une spécificité algéroise. Ce serait une réalité qui concerne la majorité des villes contemporaines de par le monde et qui semble en être, d'après Bernardo Secchi, une de leurs conditions inévitables (Secchi, 2005).

Qu'est-ce qui fait que la question de la fragmentation soit récurrente dans le débat sur les villes contemporaines ? Quelles sont les grandes évolutions des villes qui donnent cette perception d'éclatement et de fragmentation ?

Les grandes évolutions des villes contemporaines sont, en partie, le résultat du développement des moyens de communication et de l'automobile et de la répartition spécialisée des activités sur le territoire. La fragmentation en serait la conséquence directe. En effet, il a été possible, dès le milieu du XIX^{e} siècle, et particulièrement au milieu du XX^{e}, de dissocier les lieux d'habitation des lieux d'emploi et de production. Ceci a engendré des étalements urbains toujours plus importants, qui ont progressivement remodelé les périphéries des villes. Les rapports classiques entre centre/périphérie ; ville/campagne et urbain/rural ont été transformés. Comme le précisent André Corboz et beaucoup d'autres auteurs, la ville est partout. Elle est discontinue, hétérogène et en perpétuelles transformations (Corboz, 2001a; Mangin, 2004). Ce qui faisait autrefois l'unité et la complexité des villes historiques semblerait avoir disparu (Salat, 2011).

Le développement des infrastructures de transport a probablement été l'une des raisons principales de cet étalement urbain et de cette fragmentation. L'augmentation du confort et des vitesses de déplacement des différents modes a favorisé le développement urbain en dehors des centres historiques et de leurs périphéries immédiates. Pour Peter Newman et Jeffrey Kenworthy, il est possible de retracer l'évolution des villes en fonction de trois critères principaux qui sont : les transports, l'économie et la culture. À partir des transports, ils définissent trois types ou stades d'évolution des villes. On y retrouve la ville pédestre – *The Walking City* — qui correspondrait aux villes historiques partout dans le monde. Les distances correspondaient généralement à des temps de déplacements maximums d'une demi-heure. Ensuite, nous retrouvons la ville des transits – *The Transit City* — qui correspondrait à l'arrivée du chemin de fer autour des années 1860. Tout en gardant des déplacements d'une demi-heure, les distances se sont considérablement élargies et la ville s'est progressivement développée autour des lignes de chemin de fer. À chaque nœud, on y retrouve des noyaux de ville pédestre. Enfin, nous retrouvons la ville de l'automobile – *The Automobile City* – qui a éclaté les frontières et a permis un développement urbain dans toutes les directions. C'est un modèle de ville qui est présent partout dans le monde, mais qui est particulièrement développé en Amérique du Nord et en Australie (Newman & Kenworthy, 1999).

En reliant des points de plus en plus éloignés dans le territoire et avec des logiques et des modes de déplacement divers, les transports ont, en quelque sorte, contribué à la fragmentation de ce même territoire. Les grandes infrastructures hiérarchisées, spécialisées et sécurisées ont aidé à la création d'enclaves, de discontinuités, de fragments et de ruptures dans les tissus. Cet état de fait peut

être vu comme étant l'aboutissement et la matérialisation en ville du paradigme du progrès évoqué en introduction. L'expansion territoriale, le développement de la technique, la croissance économique et le développement collectif et surtout individuel sont autant d'éléments qui ont contribué à l'éclatement des villes dites traditionnelles et des centres historiques. Au-delà des phénomènes spatiaux liés aux formes urbaines, la question de la fragmentation est liée à d'autres aspects, notamment sociaux, et entre autres à la ségrégation et à la question du droit à la ville. En effet, la fragmentation spatiale des villes peut induire parfois des phénomènes d'iniquités sociales (Navez-Bouchanine, 2002). Les équipements et les services par exemple ne sont pas toujours répartis équitablement et ne sont donc pas accessibles de la même manière à l'ensemble des citoyens. L'accès aux modes de transport, et aux transports publics particulièrement, peut être également inéquitable. De plus, les territoires des villes contemporaines posent un certain nombre de problèmes en termes de gestion et de gouvernance. Il devient de plus en plus difficile de gérer l'interaction des échelles territoriales dans des configurations institutionnelles héritées du passé.

Si nous nous limitons à la lecture de l'évolution des villes suivant les trois modèles distincts de Newman et Kenworthy, on peut y lire une séparation, une distinction et une fragmentation entre chaque type. Pourtant, d'après ces mêmes auteurs, les villes actuelles sont le résultat de la superposition, de la juxtaposition et de l'hybridation de ces trois modèles (Newman & Kenworthy, 1999). Même si cette évolution a pu produire des fragments de ville en termes morphologique et particulièrement dans l'agencement du bâti et des formes urbaines, elle fabrique également des liens et de la superposition sur d'autres aspects. Par exemple, la morphologie urbaine peut être vue comme étant le résultat de la superposition de différentes strates qui interagissent entre elles, et qui sont les suivantes : *« la première strate correspond aux personnes et aux activités [...]. La deuxième strate correspond au réseau de rues et à la maille viaire de la ville [...]. Le troisième niveau est l'étude des parcelles. Leur organisation joue un rôle déterminant dans la formation du bâti [...] La quatrième strate comprend la topographie et le relief du site. La topographie influence les motifs des rues. La cinquième strate correspond à l'utilisation des sols et à la répartition des activités. [Enfin, la] sixième strate appréhende la ville en trois dimensions [en s'intéressant au bâti, tout en tenant compte] du vent, du soleil, et ainsi de l'évacuation des polluants et de la température de la ville »* (Salat, 2011, pp. 33-36) (figure 21). Dans la réalité des villes contemporaines et de la fragmentation spatiale que nous évoquons, il est important de préciser qu'il est possible que certaines strates soient fragmentées et pas d'autres. Bien que la fragmentation puisse engendrer des disparités sociales, les relations entre les habitants de la ville peuvent fabriquer des liens et des continuités qui dépassent la fragmentation. Aussi, le site naturel, les réseaux et les systèmes écologiques peuvent fabriquer des continuités territoriales pendant que la strate du bâti est discontinue.

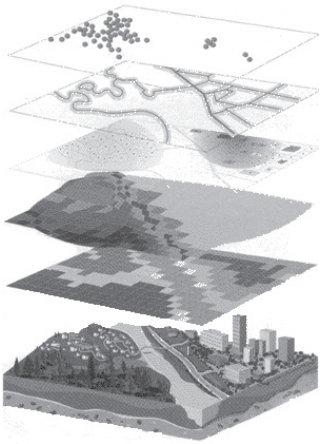


Figure 21 : les différentes strates du territoire. *Source : www.esri.com*

Si nous observons les formes urbaines des villes contemporaines à une échelle plus petite, on peut constater que ces transformations ont eu un grand impact sur les tissus urbains. L'îlot, souvent brandi comme la forme de référence et *l'idéal type*[9] des villes traditionnelles européennes, asiatiques, maghrébines et du monde musulman, est au cœur de ces changements. Ces caractéristiques ne sont pas toujours les mêmes et connaissent des évolutions diverses. À ce sujet, Christian de Portzamparc, cité par Jacques Lucan, identifie trois âges de l'évolution des villes en fonction de l'évolution de leurs formes et notamment de celle de l'îlot. Chaque âge correspond à une configuration spatiale de l'îlot qui correspond à un récit urbanistique spécifique. Ce découpage historique est différent de celui de Peter Newman et de Jeffrey Kenworthy. Il ne concerne pas la forme générale de la ville, mais se concentre sur la configuration de l'îlot. « *La ville de l'âge I est la ville «historique», multiséculaire, marquée par une structure viaire de rues qui sont bordées soit de maisons mitoyennes soit d'hôtels séparés* ». Elle correspond à la ville compacte des centres historiques des villes actuelles. Les îlots y sont souvent fermés et abritaient une multitude de fonctions. « *La ville de l'âge II est celle de l'urbanisme moderne développé au XX^e siècle ; un urbanisme qui a souvent bouleversé sinon souvent saccagé la ville de l'âge I* ». Elle correspond à « *l'irruption de l'objet architectural, du bâtiment vu comme objet* ». C'est l'éclatement de l'îlot, et donc de la rue, au profit de grands espaces ouverts où sont disposées des barres et des infrastructures de transport. Si nous superposons ces deux âges aux trois modèles de Newman et Kenworthy, nous pouvons dire que l'âge I est celui de la ville pédestre et que l'âge II est celui de la ville de l'automobile. Entre les deux, il y a probablement un autre âge qui correspondrait au modèle de la ville des transits et qui a transformé progressivement la ville de l'âge I vers celle de l'âge II. *Enfin, « la ville de l'âge III est la ville d'aujourd'hui, qui «contient» celle de l'âge I et celle de l'âge II. Elle est absolument hétérogène, réfractaire à tout modèle normatif, témoin d'un «éclatement des codes» ».* (Lucan, 2012, p. 43). Tout comme les modèles de villes de Newman et Kenworthy, cette lecture en termes d'âges ne doit pas être comprise comme une succession chronologique simple, où chaque âge viendrait après l'autre, mais comme des modèles de développement qui entrent en interaction. Il y a certainement de la fragmentation, mais il y a aussi des juxtapositions, des superpositions et des hybridations entre les modèles. La ville pédestre traditionnelle continue à vivre avec l'arrivée du chemin de fer et de l'automobile. Inversement, la ville de l'automobile ou du chemin de fer contient la ville pédestre. De ce fait, la division de l'évolution des villes en âges

[9] L'idéal type est une notion sociologique inventée par Max Weber. Elle est en quelque sorte le modèle d'un phénomène que l'on étudie par rapport à ses caractéristiques intrinsèques. Il est le résultat de l'accentuation de quelques caractéristiques par rapport à d'autres.

distincts semble difficile à concevoir, ou du moins à identifier dans la réalité de la ville. Même si les modèles de développement existent réellement, la réalité de leur hybridation rend difficile cette distinction. C'est cette dualité dans la perception qui peut générer plusieurs récits par rapport à la question de la complexité de la ville contemporaine et à la manière de la concevoir et d'en écrire l'avenir.

L'état des villes contemporaines entraîne une difficulté de les décrire comme un tout, qui, d'après Andrés Corboz, engendre entre autres une crise sémantique qui en dit long sur la confusion dans la représentation et l'interprétation de l'état des villes d'aujourd'hui (Corboz, 2001b). Les divers néologismes proposés pour décrire la ville contemporaine, tels que *conurbation, mégalopole, ville, diffuse, l'urbanisme extensif, l'entreville, l'urbain et l'hyperville* véhiculent chacun une idée du territoire et donc une manière de l'appréhender, d'en percevoir et d'en concevoir l'avenir (Corboz, 2001a). Ces diverses lectures de la ville ont pour conséquence différentes manières de l'écrire. Ils donnent lieu à plusieurs récits urbanistiques dont font partie les deux types de récits suivants : ceux de la complexité par l'objet et le fragment et ceux de la complexité et l'hybridation à travers l'espace public.

2.6.1. Les récits de la complexité par l'objet et le fragment

Les récits de la complexité par l'objet et le fragment se construisent autour de l'idée de la perte de cohérence de la ville prise comme un tout. Les transformations du siècle dernier auraient éclaté et fragmenté le tout qu'étaient autrefois les villes historiques. De plus, les effets de la mondialisation économique et des logiques du monde global accentuent cet éclatement et cette fragmentation. De cette même lecture, deux écritures apparaissent et donc deux récits. Le premier considère que la fragmentation est inévitable et irréversible ; qu'il est impossible de retrouver une quelconque cohérence d'une ville prise comme un tout. Il entraîne une production de la ville par fragments supplémentaires. Le second récit tente au contraire de retrouver la cohérence du tout ou du moins de celle de la ville historique en travaillant sur une sorte de mimétisme ou de réinterprétation des formes des villes traditionnelles.

Le premier récit trouve écho dans *« la ville générique »* de Rem Koolaas. Pour lui, la maîtrise du tout n'est plus possible et il n'y aurait que le fragment et l'objet architectural qui compte. Ce dernier ignore le contexte et tente de reproduire la complexité contemporaine dans l'objet uniquement. Les bâtiments deviennent des objets isolés porteurs de leurs caractéristiques propres et de programmes autonomes (Koolhaas, 1995). Ce récit repose non seulement sur une construction théorique, mais aussi sur des arts de faire propres à certains acteurs du marché global. Il s'agit des acteurs que Jean-Philippe Peemans qualifie d'acteurs du

quatrième niveau par rapport à une lecture Braudélienne de l'histoire, sur laquelle nous reviendrons. Il s'agit d'acteurs globalisés et déterritorialisés qui produisent des sièges d'entreprises, des centres commerciaux et des complexes touristiques, sans se soucier du contexte et des caractéristiques locales. Ils suivent uniquement des logiques économiques propres au marché mondialisé (Peemans, 2013). Ces acteurs ne sont pas les seuls à produire ce genre d'objets. Certains acteurs publics agissent également de la sorte à travers une sorte d'architecture spectacle réservée à certains grands équipements.

Ce récit est très peu producteur d'espace public. Il produit des bâtiments isolés parfois accompagnés de parvis, mais souvent déconnectés du reste de la ville et des tissus avoisinants.

Le second récit de la complexité par l'objet ou le fragment est porté par certains architectes, urbanistes et promoteurs immobiliers. Face à l'éclatement des villes traditionnelles et de leurs formes urbaines, les tenants de ce récit tentent de reconstruire la complexité des tissus anciens à travers de nouvelles configurations, qui se base sur une réinterprétation de la forme de l'îlot. Les protagonistes de ce récit construisent leur intrigue autour de la crise de l'îlot et de l'échec de la ville moderne à répondre aux attentes de bien-être de ses habitants. L'îlot des villes traditionnelles devient le modèle en termes de forme urbaine. Cet îlot, qui est constitué d'un découpage parcellaire entouré de voiries sur lequel viennent se poser des bâtiments souvent de manière mitoyenne, est le résultat d'une sédimentation historique longue, de constructions et d'activités économiques (Castex et al., 1977). La démarche de certains projets urbains est de tenter de reconstruire cette complexité de l'îlot et cette sédimentation dans le temps court du projet. Ceci a commencé dès les années 1950 avec les travaux de Robert Auzelle, qui propose l'idée d'un îlot ouvert (figure 22). Ce dernier permettrait de retrouver la cohérence et l'harmonie de l'îlot, sa mixité et son intégration au tissu, tout en permettant une perméabilité, une ouverture pour la circulation du vent et pour l'ensoleillement. L'îlot ouvert serait d'après Christian de Portzamparc *« un nouveau mode de regroupement des bâtiments : ceux-ci ne sont plus les objets indépendants auxquels la ville de l'âge II nous a habituées ; ils ne sont pas non plus ceux régulièrement rangés de façon continue qui forment les îlots urbains de la ville de l'âge I »*. L'îlot ouvert serait *« une*

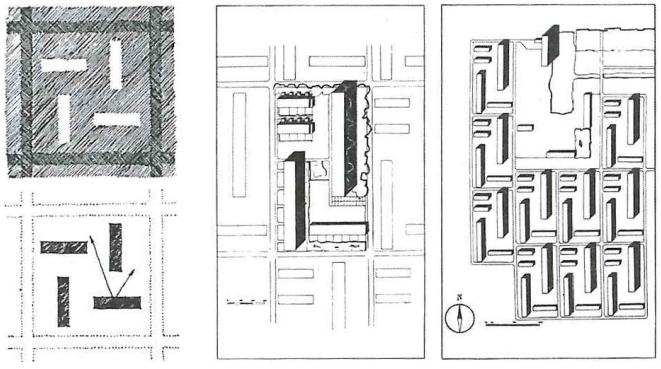


Figure 22 : concept de l'îlot ouvert. Schéma d'implantation des bâtiments d'habitation, par Robert Auzelle. *Source : Lucan, 2012.*



Photo 05 : prise de vue d'un îlot du quartier Masséna, à Paris.
Source : photo de l'auteur, 2011.

conciliation ou un dépassement de l'âge I et de l'âge II » (Lucan, 2012, p. 44). Portzamparc expérimente ces concepts dans un premier temps dans le fameux projet de logement des Hautes Formes à Paris. Ensuite, dans la plus récente opération du quartier parisien, Masséna (photo 5). Dans ce dernier, l'architecte définit le master plan et un cadre volumique et programmatique dans lesquels chaque architecte vient intervenir en suivant les prescriptions précises de chaque lot. Dans les îlots ouverts qu'il conçoit, il n'est plus question d'un découpage parcellaire simple tel que celui auquel nous sommes habitués dans l'îlot de la ville traditionnelle. La superposition des fonctions et la mixité se font par rapport aux volumes, d'où la nécessité de ce qu'il appelle un *« parcellaire tridimensionnel »*[10].

Dans la même logique, nous assistons depuis quelques années, d'après Jaques Lucan, à l'apparition de ce qu'il appelle les macrolots. *« Un macrolot est un îlot constitué de plusieurs programmes (logements en accession à la propriété, logements sociaux, bureaux, équipements), donc de plusieurs maîtres d'ouvrage, programmes conçus par plusieurs architectes. Dans un macrolot, tous les programmes sont coordonnés, tant du point de vue de la maîtrise d'ouvrage que de la maîtrise d'œuvre, des réunions faisant se retrouver régulièrement tous les acteurs pour les prises de décision essentielles. Dans un macrolot, les opérations sont toutes réalisées dans la même temporalité [...] afin que la livraison d'un programme ne puisse pâtir du retard d'un autre programme »* (Lucan, 2012, p. 87). Le macrolot vise à répondre à trois objectifs principaux, qui sont : la mixité programmatique, la diversité architecturale et la rapidité d'exécution. Le premier point vise, d'après le récit des architectes et des développeurs, à reconstituer la sédimentation historique de l'îlot traditionnel, à travers une seule opération. Le but est de dépasser le *monofonctionalisme* introduit par le mouvement moderne. Le second objectif est d'éviter la monotonie d'une opération réalisée par un seul architecte. Enfin, le troisième objectif est d'intégrer l'ensemble des opérations dans une même temporalité afin de livrer un îlot entièrement opérationnel en une fois,

[10] « C'est avec la réalisation du quartier Masséna dans la ZAC Paris-Rive gauche et la problématique de l'îlot ouvert, que la fiche de lot devient spécifique à un lot particulier. Les principes généraux d'aménagement ne peuvent plus suffire au développement d'un projet individuel. On se souvient que Christian de Portzamparc en avait fait la conséquence d'un "parcellaire tridimensionnel" : «Nous avons fait un "parcellaire tridimensionnel", c'est-à-dire un cadre volumétrique constructible plus grand que le volume nécessaire à chaque programme. Cette prédéfinition volumétrique donna lieu au document appelé fiche de lot ». La fiche de lot est maintenant un document indispensable, dont les objectifs vont bien au-delà de la détermination des capacités constructives d'une parcelle » (Lucan, 2012, p. 75).

et d'être le plus efficace possible (Lucan, 2012). Il est important de préciser que le macrolot est une forme urbaine qui raconte un récit impliquant des promoteurs immobiliers à la recherche constante d'opérations de plus en plus grandes et de plus en plus rentables. Le macrolot semble répondre à des logiques essentiellement économiques, tout en essayant de produire un cadre de vie agréable.

Malgré les nombreux avantages des îlots ouverts et des macrolots, ces configurations participent à l'écriture d'un récit de la fragmentation. Malgré la volonté de produire un cadre de vie agréable et de retrouver la complexité et la richesse formelle des villes traditionnelles, ils constituent souvent des fragments supplémentaires. Ils constituent des pièces urbaines plus ou moins cohérentes intrinsèquement, mais ne sont pas pensés dans la totalité de la ville. Ce n'est que l'action localisée qui compte.

Ce dernier récit se concrétise souvent à travers des démarches de projet urbain, qui dans ce cas précis tente d'agir sur des parties ou ses fragments de la ville. Le projet urbain correspond, tel que le présente Philippe Genestier, à la réalité du monde contemporain et à la fin des grandes utopies architecturales et urbaines qui ont marqué le siècle dernier et où l'élite dominante prétendait façonner la ville et la société suivant un certain idéal à atteindre. La complexification de la réalité, l'incertitude face à l'avenir, l'apparition de nouveaux acteurs urbains et la place de plus en plus importante accordée aux habitants et citoyens font du projet urbain le nouveau cheval de bataille des urbanistes, politiques, administrations, etc. Il n'est plus question de façonner la ville et la société dans leur totalité, mais de tenter de maîtriser des fragments à travers une reconfiguration du jeu d'acteur et du rôle, autrefois dominant, des acteurs publics. Le projet urbain répond à de nouvelles logiques, notamment économiques, qui donnent une place importante à de nouveaux acteurs (Genestier, 2001).

Cette démarche est une des tendances les plus en vogue en matière de production urbaine. Elle intervient aussi bien dans ces premiers récits de la complexité par le fragment et l'objet que dans les récits suivant de la complexité et de l'hybridation à travers l'espace public.

2.6.2. Les récits de la complexité et de l'hybridation à travers l'espace public

Les seconds récits urbanistiques des villes contemporaines font une autre lecture des phénomènes en présence. Bien qu'ils reconnaissent une certaine fragmentation spatiale, ils considèrent néanmoins que la complexité des villes historiques est encore présente dans certains fragments des villes d'aujourd'hui. Pour eux, les modèles s'entrecroisent et s'hybrident. Les relations sociales et les différentes dynamiques urbaines se chevauchent et se mêlent en créant des

liens qui ne sont pas toujours visibles. Même si le projet urbain reste le mode d'action principale de ces approches contemporaines, il vise, dans ce récit, à fabriquer des continuités, à faciliter les hybridations et à guider la fabrication de liens spatiaux d'une part, et de liens entre les hommes d'autre part (Salat, 2011 ; Secchi, 2006 ; Secchi & Viganò, 2009, 2011 ; Viganò, 2012).

Les débuts de ce récit peuvent remonter, selon nous, à des travaux tels que ceux de Kevin Lynch dans *« l'image de la cité »*. Lynch tente à travers les exemples de Boston, Jersey City et Los Angeles de définir des outils et des méthodes d'analyse des villes contemporaines. Il lie étude du paysage et de la structure de la ville avec celle des pratiques et des représentations que se font les habitants de leurs territoires. Il y montre à travers des cartes de lisibilité de la ville que, malgré la structure parfois fragmentée et discontinue des villes, les pratiques et les perceptions créent des continuités sur l'ensemble du territoire (Lynch, 1969). Lynch produit des cartes d'image de la ville qui sont un *« assortiment d'images qui se chevauchent et se relient plus ou moins »* (Lynch, 1969, p. 100). Il montre ici l'enchevêtrement des phénomènes et leur hybridation dans la réalité et la complexité de la ville et sur l'ensemble de son territoire.

Ensuite, nous retrouvons les tenants du récit de la ville dense. Pour eux, l'action sur la ville contemporaine doit passer par une articulation entre les fragments de ville. Il s'agit d'établir des continuités entre les espaces denses et d'autres moins denses. L'idée est qu'une ville compacte et dense permettrait le développement d'activités de proximité, de réduire les grands déplacements et donc les émissions de gaz à effet de serre, d'avoir un système de transports en commun plus efficace et de préserver les terres agricoles des périphéries. De cette manière, la ville serait, d'après ce récit, plus en phase avec le développement soutenable et la préservation des équilibres écologiques.

Pour ce faire, plusieurs auteurs tentent de définir les conditions de cette ville compacte et les outils conceptuels et méthodologiques permettant d'y arriver. C'est d'abord le cas avec Léon Krier qui définit les conditions d'un déplacement pédestre confortable à travers l'identification de distances et de temps de confort pédestre (Krier, 1977). Ensuite, avec Richard Rogers, c'est la répartition spatiale des équipements en fonction des distances et des échelles de la ville qui est au centre des préoccupations. Cette répartition spatiale est mise en relation avec les distances définissant les échelles du voisinage, du quartier, de la commune, de la région et de l'aire métropolitaine (Rogers, 1999). Enfin, les tenants du new urbanisme prêchent également pour cette ville des courtes distances en mettant en avant le lien avec les transports en commun. Ils défendent l'idée des *Transit Oriented Developpement (TOD),* qui consistent à concentrer cette ville dense autour des nœuds de transports en commun. Il s'agit d'y développer une certaine mixité et intensité dans un rayon de dix minutes à pied autour

des transports en commun, qui correspond à la distance de confort pédestre de Léon Krier (Ananian, 2010 ; Declève, Ananian, Anaya, & Lescieux, 2009).

Enfin, le dernier récit porté par certains auteurs contemporains tels que Serge Salat et Bill Hillier, aborde la ville contemporaine et la complexité avec un nouveau regard (Sallat, 2011 ; Hillier, 2007). Pour Bill Hillier, l'espace urbain est constitué essentiellement par l'agencement de blocs bâtis formant des espaces qui entretiennent des relations entre eux d'une part, et qui contiennent et favorisent ou non des relations entre les hommes d'autre part. Cet ensemble forme un système urbain idéal lorsque nous retrouvons le bon type d'espaces lié à de bons types de connexions : *« to have the right kinds of spaces in the right kinds of relations »* (Hillier, 2007, p. 92). Ce système de relation est appelé *syntaxe urbaine, « comme les mots qui deviennent phrases, qui deviennent sens, la ville a en effet également ses éléments de base qui s'assemblent selon des règles "grammaticales" »* (Salat, 2011, p. 531). La syntaxe urbaine d'un tissu urbain historique est l'expression de la stratification successive de plusieurs systèmes. C'est, encore une fois, une construction longue et complexe qui construit le lien et l'enchevêtrement des systèmes. La syntaxe urbaine *« s'élaborait à travers la déclinaison savante de la distribution des éléments : la géométrie des tracés, des axialités, des trames. Les éléments du tissu urbain (réseau viaire, parcellaire, bâti, vides urbains) constituaient un langage doté d'une syntaxe »* (Salat, 2011, p. 41). Cette dernière aurait pour élément de base, dans la ville traditionnelle, le système ou la syntaxe des rues, qui contiendraient la totalité de la ville. D'après Stephen Marshall cité par Serge Salat, la syntaxe des rues obéit à quatre règles fondamentales, à savoir : *« le système des rues forme un unique réseau contigu [dans lequel] les rues de niveau hiérarchique supérieur sont toutes connectées »*; *« les parcelles ont un accès à partir du réseau des rues »*; *« les bâtiments se connectent directement à l'espace extérieur »*; *enfin, « tous les bâtiments sont associés à une ou plusieurs parcelles ».* Du fait de cette syntaxe des rues, *« si nous détachions une rue du tissu urbain, elle entraînerait avec elle une série de parcelles contiguës et de bâtiments. Les rues avec les parcelles et bâtiments qui les délimitent et les constituent sont le découpage possible de la ville (au-dessus du découpage en bâtiments) [...] Les rues sont certes une unité composite, mais leur connectivité et leur continuité leur permet de créer des structures organisées. En tant que composants fondamentaux, les rues peuvent être multipliées pour créer des villes entières. La syntaxe des rues devient la syntaxe urbaine »* (Salat, 2011, p. 44). Cette syntaxe des villes historiques aurait été détruite par l'urbanisme moderne à travers l'accélération de l'urbanisation et la simplification absolue du système de relations entre les éléments (Salat, 2011). Ceci ne veut pas dire pour autant que les villes contemporaines ne sont plus dotées de syntaxe. Elles auraient plutôt écrit une nouvelle syntaxe qui leur est propre, dont la fragmentation et l'étalement urbain font intégralement partie, ainsi que la complexité et l'hybridation. L'idéalisation abusive des villes traditionnelles et de leur syntaxe semble problématique du fait qu'elle n'aide pas à déchiffrer le langage de la

ville contemporaine. C'est justement sur ce point qu'intervient ce nouveau récit en tentant d'apporter de nouveaux outils et de nouvelles grilles de lecture des villes d'aujourd'hui. Contrairement aux approches précédentes propres aux architectes qui tentent soit de produire la ville par fragments à travers le projet urbain et l'objet architectural, en renonçant à la maîtrise du tout, soit en essayant de reconstruire la compacité et l'homogénéité des villes historiques ; ces nouvelles approches tentent de comprendre et de construire la nouvelle syntaxe en reconsidérant le rapport entre le tout et la partie, d'une part, et en introduisant la géométrie fractale comme nouvelle approche de l'espace et de la forme, d'autre part (Hillier, 2007 ; Salat, 2011).

Dans ces différents récits, l'espace public occupe une place importante. C'est à travers le vide entre le bâti et l'espace commun que peut s'établir, d'après ces récits, la synthèse de l'hétérogène spatiale et social. Ces récits se basent sur la fabrication de l'espace public et sur la complexification de la réalité par la multiplication des liens et des connexions.

2.6.3. Fractalité et connexions

Dans son ouvrage *Les villes et les formes,* Serge Salat nous explique longuement la notion de géométrie fractale et son application dans le champ de l'urbanisme. Dans la géométrie fractale en mathématique, les formes sont générées de manière récursive, par la répétition d'un motif à l'infini suivant plusieurs échelles (figure 23). Les structures fractales répondent à une loi de puissance inverse[11] que l'on retrouve partout dans l'organisation du vivant. Cette loi *« détermine la fréquence d'apparition d'un élément, ou la portée d'une connexion, en fonction de son niveau hiérarchique : plus l'élément est petit, plus il devra être couramment rencontré ; et inversement, plus il est de grande taille, plus il sera rare dans le système »* (Salat, 2011, p. 18). Pour lui, les villes traditionnelles, aussi bien en Europe que dans le monde musulman ou en Asie, seraient des structures fractales. Les villes tout comme les feuilles, les deltas, les galaxies, nos poumons, nos cerveaux et le réseau de nos veines sont, nous dit Serge Salat, *« des structures fractales multiplement connectées et complexes à toutes les échelles. Ces structures présentent le même degré de complexité et de connectivité, quelle que soit l'échelle d'agrandissement à laquelle on les observe. On dit que ces structures sont invariantes d'échelle »* (Salat, 2011, p. 17). D'après Salat, l'efficience structurelle du système urbain est maximale lorsque celui-ci est configuré selon une structure fractale.

Les approches contemporaines de la morphologie urbaine complexe préconisent un retour, à l'avenir, à la « fractalité » des villes traditionnelles. La ville doit être pensée, d'après eux, selon une structure fractale, qui serait plus à même de produire la ville soutenable tant attendue par les préoccupations

[11] La loi de puissance inverse des fractales est connue sous l'appellation de "loi de Pareto".

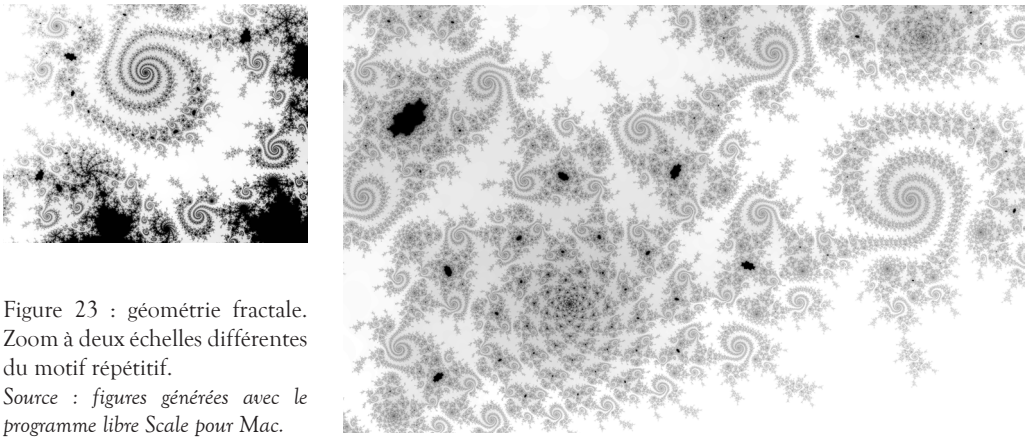


Figure 23 : géométrie fractale. Zoom à deux échelles différentes du motif répétitif.
Source : figures générées avec le programme libre Scale pour Mac.

contemporaines. Ces approches visent à retrouver la complexité du vivant ainsi que les sédimentations historiques et la complexité des tracés urbains. Pour ce faire, les différents auteurs se rejoignent sur la nécessité de créer des connexions entre les éléments physiques de la ville et entre les Hommes. Ce n'est qu'en fabricant des liens et des connexions que la complexité réapparait.

En termes de projets et d'actions, les tenants de ce récit proposent de tisser la ville afin d'affiner la structure fractale de l'ensemble. Même si nous agissons sur des parties de ville, l'action devrait nous faire participer à la construction de l'ensemble. La construction d'un tissu urbain fractal peut, d'après Serge Salat, se faire de deux manières : en crescendo ou en decrescendo. En d'autres termes, soit à partir de la grande échelle en créant des vides aux échelles inférieures, soit à partir de la petite échelle en complétant les échelles supérieures en y rajoutant des structures comme l'a fait Haussmann à Paris. Le premier moyen consiste à créer des creux ou des vides dans la ville, dont la taille décroît et le nombre augmente, en même temps que l'on descend vers l'échelle la plus petite. Le second moyen consiste à compléter le tissu urbain en y rajoutant *« des rugosités fractales »* ou des structures qui permettent un passage progressif vers les échelles supérieures. Que ce soit l'une ou l'autre, le but est de réduire les facteurs d'échelle et de retrouver la complexité de la ville (Salat, 2011). Certains auteurs proposent, pour arriver à une structure fractale, de créer des connexions en suivant une séquence qu'ils qualifient d'optimale. Il s'agit de : définir les espaces ouverts, espaces verts, espaces pour piétons, en bref, définir les « vides » de la ville ; définir les connexions piétonnes ; définir les bâtiments ; enfin, définir les voies (Salat, 2011).

2.6.4. La tension entre les récits dans les formes de la ville soutenable

L'arrivée depuis quelques années d'un nouveau paradigme lié au développement soutenable et à l'écologie questionne, plus que jamais, la forme des villes et

leur croissance infinie. La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la préservation des terres agricoles et les continuités écologiques sont les nouveaux éléments autour desquels s'orientent les débats sur les formes de la ville. Ce nouveau paradigme est porteur de son propre récit ou de ses propres récits, car comme on propose de l'explorer ici, ce dernier va osciller, en termes de forme, entre la fabrication de continuités et de complexité et la création de fragments isolés.

La notion de développement durable est sans conteste au cœur de tous les débats contemporains. Aucun domaine n'y échappe : de l'environnement à l'économie en passant par la ville et la société, il se veut le guide de toute action, le cadre de référence à la matérialisation des idées et la voie à suivre pour toute sorte de développement futur. Quel que soit le lieu de l'action ou l'échelle, le développement durable s'impose en dictant les règles qui sont les siennes. Plus qu'un simple concept ou paradigme, il serait, d'après Alain Bourdin, en passe de devenir une idéologie. *« Le développement durable se présente comme l'idéologie de notre temps. Idéologie, car cet ensemble d'affirmations et de jugements vise à justifier et promouvoir des actions. De notre temps, car elle ne s'attache pas à l'action d'un groupe, d'une classe sociale par exemple, mais à un moment de l'histoire, celui que nous vivons »* (Bourdin, 2009, p. 7). Le développement durable se définit comme un développement qui ne doit pas compromettre le développement des générations futures, *« tout en corrigeant les formes actuelles d'inégalités de développement entre les territoires »*. (Toubin, Lhomme, Diab, Serre, & Lagnier, 2012, p. 1).

En urbanisme, ce concept permet de repenser la ville et la manière de la concevoir. De nombreuses approches, méthodes et concepts sont apparus pour tenter de concevoir des villes dites durables. Ils mettent le doigt sur un certain nombre de points, dont les équilibres écologiques, la consommation énergétique, la gestion des ressources, les pratiques individuelles et collectives, etc. Ils sont accompagnés d'une série d'indicateurs qui servent de base à l'évaluation et à l'action sur la ville pour la rendre soutenable. Cependant, en remplaçant les idéologies modernistes du XX^{e} siècle et le paradigme du progrès, le développement soutenable risque de *« remplacer le fonctionnalisme des transports par un nouveau fonctionnalisme de l'énergie, du CO2, de l'eau et des déchets »* (Salat, 2011, p. 24). En d'autres termes, un fonctionnalisme lié aux différents paramètres quantitatifs censés permettre de mesurer la durabilité des villes. Le récit de la ville soutenable mobilise, en effet, un certain nombre d'indicateurs qui, semble-t-il, ne suffisent pas à produire un système urbain qui soit entièrement durable, surtout s'ils sont pris individuellement. Ils servent pour le moment à calculer des performances et à les matérialiser localement sur des bâtiments écologiques ou à l'échelle de certains écoquartiers. Ces objets « durables » constituent parfois des fragments dans la ville ordinaire. Les bâtiments qualifiés d'écologiques, d'HQE, de verts ou de durables, en fonction

du label ou de certaines caractéristiques, sont conçus pour être entièrement autonomes. Ils réduisent certainement la consommation énergétique, mais ne sont pas toujours inscrits dans un système plus grand, nécessaire à l'idée de ville soutenable. À l'échelle de la ville, les productions d'écoquartiers, que ce soit à Fribourg ou à Malmö, sont des pièces urbaines « autonomes », reliées, certes, à la ville par des systèmes de transport en commun, mais parfois déconnectées des tissus existants. Mises à part quelques expériences singulières, telles que la ville nouvelle de Maasdar à Abu Dhabi où la ville nouvelle est entièrement pensée de manière durable (Masdar, 2014), rares sont les productions urbaines en termes de bâti qui produisent des unités non fragmentées du reste de la ville. À côté de ce premier récit de la ville durable, qui produit des bâtiments isolés, qui prônent parfois une agriculture hors-sol et se basent sur des dispositifs techniques très performants et très lourds, on retrouve une seconde approche beaucoup plus fine et plus ancrée dans le territoire. Elle prône un développement local, une préservation des structures écologiques et des terres agricoles, une préservation des ressources, etc. Elle se base sur la fabrication de continuités et de liens entre les différentes parties du territoire. Les villes sont pensées en conséquence à travers une série de dispositifs qui permettraient cette préservation et ce développement écologique. Il s'agit essentiellement de préserver les espaces naturels existants (forêts, cours d'eau, jardin, parcs…) et de multiplier la création de nouveaux espaces. Ces derniers ne sont plus pensés comme l'étaient les jardins et les parcs à travers l'histoire des villes. Ils ne sont plus ponctuels et isolés, mais doivent constituer des réseaux qui permettraient des continuités écologiques à l'intérieur même des villes. De ce fait, tout ce qui est déjà en réseau devient un potentiel écologique. C'est le cas par exemple des infrastructures de transport, qui à travers de simples petits aménagements peuvent se transformer en couloirs ou en corridors écologiques (Allemand, 2007, 2009 ; Bourdin, 2009 ; Européenne, 1996).

Les préoccupations environnementales contemporaines ont fait émerger deux concepts pour « *caractériser la ville et interroger ses contradictions* ». Le premier est celui que nous venons d'évoquer, de ville durable ou soutenable qui prône un développement économique, social et environnemental équilibré. Le second est celui de ville résiliente qui prend en compte la gestion des perturbations qui affectent la ville dans le temps. Ce second concept apparaît avec la multiplication des risques liés aux catastrophes naturelles (séismes, inondations, tempêtes, etc.), mais aussi humaines (chimiques, technologiques, etc.). La résilience urbaine est *« la capacité de la ville à absorber une perturbation puis à récupérer ses fonctions à la suite de celle-ci »* (Toubin et al., 2012). Elle est liée à une capacité d'évolution dans le temps, en fonction de perturbations et d'interférences diverses, pour en réalité maintenir son fonctionnement et la stabilité de son système. Salat nous dit par exemple que les villes historiques étaient résilientes. Elles avaient la capacité de garder leurs identités tout en se métamorphosant. Dans cette optique, la

résilience est vue comme un concept *« lié à la permanence d'une mémoire à la fois sociale et symbolique tout autant que matérielle »* (Salat, 2011, p. 103). Cette capacité est souvent définie de deux manières : soit comme étant innée, comme une capacité intrinsèque à l'objet ; soit comme un processus qui mène à cet état. Dans les deux cas, ce qui la différencie du concept de durabilité c'est l'échelle où elle intervient et son rapport avec l'environnement. Souvent, c'est ce dernier qui est durable, et non l'objet. Du moins, l'objet n'est durable qu'en interaction avec son environnement. En revanche, dans la résilience, c'est l'objet lui-même qui est résilient en dehors du rapport à l'environnement, même si ce dernier est la cause des perturbations extérieures (Toubin et al., 2012). Aussi, la différence réside-t-elle dans l'échelle temporelle des deux concepts. La résilience est à la fois dans le temps court avec la capacité de réaction par rapport à une perturbation, et dans le temps long qui se fonde sur le maintien de ses fonctions principales (prospérité, qualité de vie, attractivité…). La durabilité quant à elle s'inscrit uniquement dans le temps long. Vue de la sorte, *« la résilience peut jouer un rôle dans la concrétisation de la ville durable, système urbain au fonctionnement idéal. La démarche d'amélioration de la résilience urbaine est alors définie comme un moyen de gérer les soubresauts du système urbain soumis à de nombreuses perturbations (résilience de temps courts) liées à un indicateur d'état du système (la croissance économique, le bilan carbone ou la démographie par exemple). La résilience se présente ainsi comme un moyen de réaliser la durabilité »* (Toubin et al., 2012, p. 5).

D'après Serge Salat, la capacité des structures à évoluer dans le temps dépendrait de la complexité de leur organisation et principalement de leur connectivité. Cette dernière serait à la base de la résilience et donc de la création d'une ville vivante et soutenable. Les systèmes résilients, peu importe le domaine, sont des systèmes stables que les perturbations minimes renforcent au lieu de détruire. *« Les états urbains dynamiquement stables sont ceux qui présentent un nombre énorme de connexions géométriques et fonctionnelles à différentes échelles. Lorsque certaines sont coupées, d'autres se créent »* (Salat, 2011, p. 109). *« La forme urbaine, pour être résiliente, doit être déformable et présenter un haut degré de plasticité. Elle doit être capable d'accompagner sans se déchirer, la torsion, l'extension et la compression des chemins. Afin d'être déformable, le tissu urbain doit être fortement connecté à petite échelle et faiblement connecté à grande échelle »* (Salat, 2011, p. 111). Les formes fractales explorées précédemment seraient donc parfaitement résilientes vu leur haut niveau de connectivité. Pour maintenir cette résilience, il faut que le système puisse permettre l'émergence de certaines propriétés qui n'existaient pas auparavant – l'émergence de nouvelles connexions par exemple et qui seraient soutenues par les différentes échelles du système. Les propriétés émergentes d'un système sont la capacité du système à se réparer, se stabiliser et évoluer. Les conditions de leur apparition sont : *« une connectivité élevée, la présence d'un mécanisme qui crée de nouvelles connexions, un niveau de contrôle suffisamment faible. Moins de contrôle implique plus d'émergences et vice-versa »* (Salat, 2011, p. 110).

Cette démarche s'inscrirait plutôt dans le second récit de la ville soutenable. Celui qui fabrique des liens et de la continuité. Pour Salat, concevoir des villes soutenables implique l'idée de retrouver l'interdépendance des bâtiments, îlots et rues (Salat, 2011).

2.7. Récits urbains et récits urbanistiques, la fragmentation vs l'hybridation et la complexité

L'exploration de la notion de récit littéraire puis celles de récit urbain et de récit urbanistique ou d'urbanisme permettent de mesurer toute la complexité du concept et son ambiguïté sur certains aspects. Le récit urbain de la ville en train de se faire contient plusieurs récits urbanistiques qui peuvent agir en tension les uns par rapport aux autres. Comme nous l'avons vu, la ville se construit dans le temps à travers une stratification de différentes productions, bâti, espaces publics, infrastructures et autres, qui sont le fruit de la matérialisation du jeu d'acteur sur le territoire et de l'évolution du récit propre à chacun. Sur la question des formes urbaines, par exemple, et particulièrement sur la notion de fragmentation qui est au cœur de notre constat pour Alger, les récits urbanistiques lisent et interprètent différemment la réalité de la ville contemporaine. Ils en produisent, par conséquent, des modes d'action et de projet tout aussi différents. Cette notion de fragmentation est tout aussi ambiguë. Bien qu'il existe de toute évidence une certaine fragmentation spatiale du territoire algérois, et de manière générale de ceux des villes contemporaine, tout n'est pas pour autant fragmenté. Il peut y avoir des continuités de certains aspects de la morphologie urbaine, mais aussi et surtout des dynamiques entre les acteurs et des relations sociales. Aussi, la complexité et l'hybridation des phénomènes propres aux villes traditionnelles peuvent être présentes dans les fragments des villes d'aujourd'hui.

L'exemple des récits de la ville soutenable montre qu'à partir d'une même lecture de la ville et du même constat, on peut produire deux récits qui peuvent s'opposer. Le récit de la ville soutenable peut être tantôt dans la fragmentation et tantôt dans l'hybridation et la fabrication de liens et de continuités. C'est cette complexité des phénomènes entre fragmentation et hybridation qui génère plusieurs récits. Chacun d'eux implique des acteurs et des formes urbaines spécifiques qui viennent se croiser, se superposer et se juxtaposer pour former la réalité du territoire. C'est cette réalité qui raconte le récit de la ville avec ce qu'elle comprend de jeux d'acteurs, de coopération et de conflits, de confrontation des idées, des visions du monde, des discours et des actions sur l'espace.

En utilisant la complexité et la fragmentation comme fil conducteur de cette fin de chapitre, nous avons montré que la ville est faite d'une multitude d'éléments

et de phénomènes qui interagissent les uns par rapport aux autres, et que les formes urbaines racontent des histoires qui dépassent la forme même. La ville est un récit qui rassemble l'ensemble de ses phénomènes, dont les récits sur la ville et qui sont les récits des acteurs du territoire. Ces derniers entrent en interaction les uns par rapport aux autres et leurs récits agissent en tension à l'intérieur même du récit de la ville en train de se faire.

III. LES ACTEURS, LEURS DISCOURS ET LEURS ACTIONS SUR LES FORMES DE LA VILLE

Alger, comme toutes les villes du monde, est faite d'une multitude d'éléments : acteurs, objets, flux, échanges et autres, qui entretiennent des liens complexes de cause à effet. Cette complexité, qui construit la ville à travers une surdétermination de ses phénomènes (Secchi, 2009), rend sa lecture et sa compréhension tout aussi complexes. De ce fait et par souci de simplification, les études sur la ville — sur Alger particulièrement — portent souvent sur un ou plusieurs aspects de cette dernière, qui sont approfondis de manière isolée de la totalité des phénomènes. Aussi, ces études, lorsqu'elles s'ancrent dans l'histoire, s'accrochent à une linéarité du temps entre passé, présent et futur, montrant une succession d'évènements dans un ordre chronologique qui rend difficilement compte de toutes les interactions des phénomènes urbains.

Le chapitre suivant a pour objectif d'avoir une lecture rétrospective de la production urbaine algéroise. Cette lecture vise une compréhension des dynamiques contemporaines à partir d'une lecture historique. Cette dernière est réalisée à travers la mise en récit de l'urbanisme algérois postindépendance. Pour rappel, le récit en tant qu'œuvre de synthèse nous permet de rassembler sous l'unité temporelle et concordante de l'action ou de plusieurs actions des faits hétérogènes qui sont pour la plupart discordants (Ricœur, 1991a). Comme nous l'avons vu au chapitre 2, le récit recompose également l'axe du temps en s'affranchissant de la chronologie à travers un va-et-vient continu entre passé,

présent et futur, qui permet d'enrichir la temporalité (Ricœur, 1991c). De plus, le récit est, comme le dit si bien Paul Ricœur, *« un mélange très humain et très peu scientifique de causes matérielles, de fins et de hasard »* (Ricœur, 1991b). Il ressemble en cela au fait urbain qui englobe des actions individuelles ou collectives, des projets, de la technique, du vécu, des pratiques et de la subjectivité dans la perception, qui en font à la fois sa richesse et sa complexité. Mettre en récit le fait urbain est, pour Michel Lussaut, le fait de recomposer et d'intégrer des phénomènes relevant du champ pratique dans une perspective globalisante et finalisée (Lussault, 2001).

Ce chapitre s'intéresse particulièrement aux acteurs du récit urbain algérois postindépendance, à savoir de 1962 à nos jours. Cette période est celle durant laquelle ont été réalisées la majorité des opérations qui s'inscrivent dans nos périmètres d'étude. L'objectif est d'avoir une lecture différente des dynamiques urbaines passées et présentes dépassant la simple succession d'évènements, pour retrouver des logiques de production de l'espace urbain qui puissent s'inscrire dans un tout cohérent. Le chapitre s'intéresse à l'identification des différents éléments de la structure du récit de l'urbanisme algérois de 1962 à nos jours. L'objectif est d'identifier les différents acteurs du territoire, leurs discours sur la ville et donc leurs récits d'urbanisme, leur production en termes de formes urbaines et leurs logiques de production et d'occupation de l'espace. Ces logiques sont identifiées par rapport au binôme acteurs/formes urbaines qui nous intéresse dans la présente thèse. Ils sont mis en relief à partir des liens établis entre les différents éléments de la structure du récit. Certaines de ces logiques peuvent être considérées comme des récits urbanistiques à part entière. Certains des acteurs interprètent les formes urbaines et en font l'objet d'une remise en ordre (lecture/écriture) qui leur est propre. Ils produisent en ce sens des récits urbanistiques propres à chacun. Il s'agit notamment des acteurs du secteur public qui, à travers la planification et le projet, produisent des récits du futur de la ville.

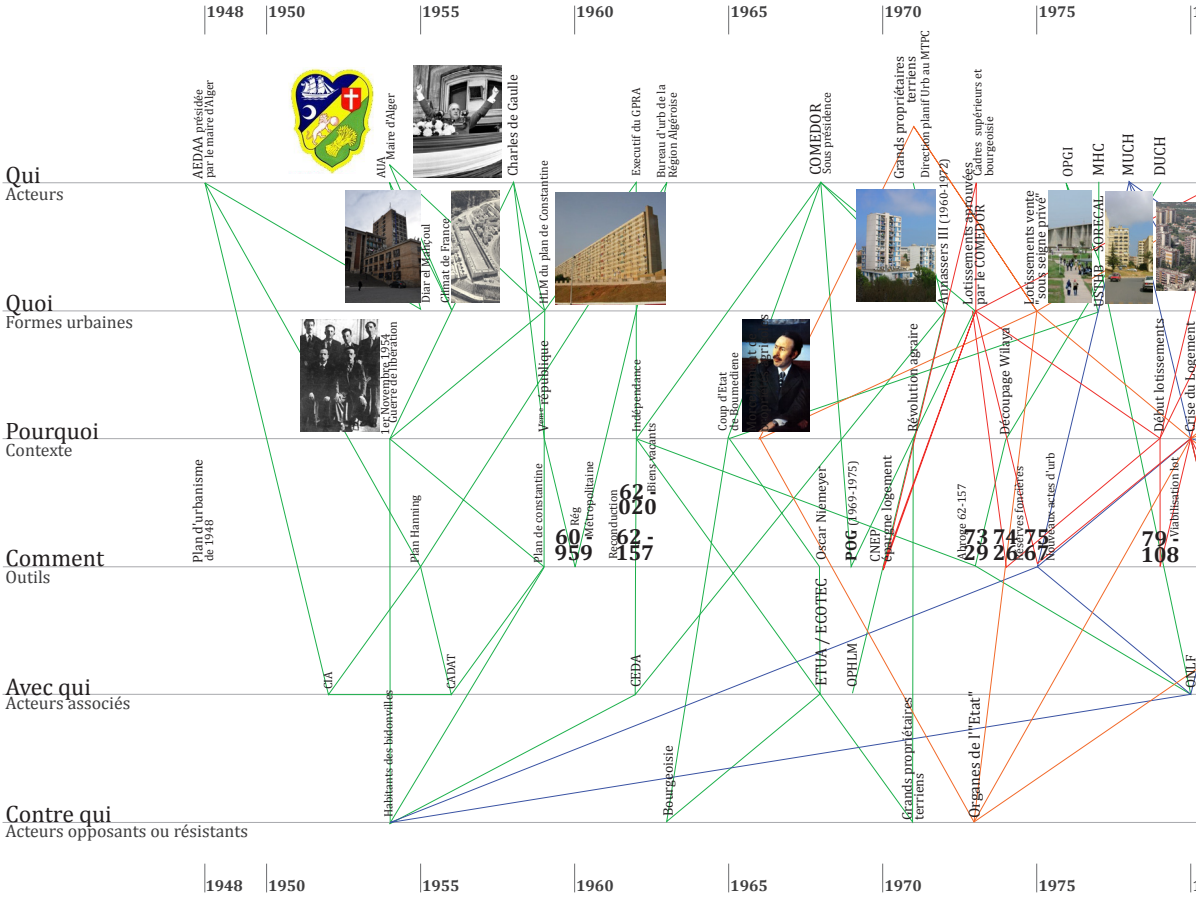
Ces logiques de production du territoire ne se succèdent pas uniquement dans le temps. Elles se croisent, se superposent et sont en interaction. Les quelques acteurs identifiés ne sont certainement pas les seuls à l'œuvre à Alger. Il en existe d'autres, probablement moins visibles, ou moins déterminants dans la configuration de la ville actuelle. Nous avons identifié uniquement les acteurs dont les productions formelles sont encore visibles sur le territoire et continuent d'influencer les évènements du récit de la ville en train se faire. Nous divisons ces logiques de production du territoire en deux grands groupes. Le premier est celui des acteurs du secteur public et de l'urbanisme officiel avec ce qu'il comprend comme productions, mais aussi comme récits du futur de la ville. Le second groupe est celui de la ville ordinaire qui se construit par une diversité d'acteurs.

3.1. La table des acteurs, les formes urbaines et les logiques de production de l'espace urbain

La méthodologie utilisée pour ce travail se base sur l'approche rétrospective présentée au chapitre 2. Elle tire ses racines, comme nous l'avons vu, de la structure du récit littéraire telle que décomposée par Paul Ricœur et Claude Brémond. Dans un premier temps, nous avons repris six axes linéaires dont chacun représente un des éléments de la structure du récit urbain à savoir : les acteurs, les formes urbaines, le contexte, les outils, les acteurs associés et les acteurs opposants ou résistants. Sur chaque axe, des éléments et des évènements sont repris de manière linéaire et chronologique en démarrant un peu avant 1962 jusqu'à nos jours. Ces points sont des évènements marquants pour chaque élément de la structure du récit. Ils ont été identifiés suite à un travail bibliographique sur l'histoire urbaine d'Alger. Ensuite, ces différents éléments repris chronologiquement sont reliés entre eux en dépassant la linéarité des axes. Les points de chaque élément sont reliés à d'autres points des autres éléments. La nature des liens dépend des interactions entre ces éléments. Ce sont souvent des relations de causes à effets qui sont mises en avant. L'arrivée d'un acteur, sur la scène urbaine par exemple, peut entraîner la modification des outils d'urbanisme par l'introduction d'une nouvelle réglementation, qui influence à son tour la production urbaine et les formes produites.

Le résultat de ce travail est repris dans la figure 24, qui représente la structure du récit urbain algérois postindépendance. Les liens entre les éléments de chaque axe portent des couleurs différentes. Chaque couleur représente une logique de production de l'espace qui implique un acteur ou un type d'acteur et un certain type de formes urbaines. Certains éléments se retrouvent dans plusieurs logiques de production. Ils ont un degré d'importance variable et influencent les autres éléments de manière différente d'un ensemble à l'autre. À partir de cette figure et des relations de causes à effets établis entre les éléments, il est possible de mettre un nom sur chaque logique et de décrire son contenu à travers la narration. Cette dernière exposera les acteurs impliqués dans chaque manière de produire l'espace ainsi que les formes produites, les outils pour y arriver et le contexte historique de l'époque.

Il apparaît clairement à ce stade de l'exposé que le jeu d'acteur occupe une place importante dans la production de la ville, du récit urbain et des récits urbanistiques. En plus des visions du monde de chacun, les acteurs répondent à des logiques propres, notamment économiques, qui définissent leur manière d'agir, mais aussi leurs territoires d'action. Pour enrichir la lecture des phénomènes et comprendre les stratégies des acteurs, nous proposons d'enrichir notre approche par le récit, avec une caractérisation des acteurs en fonction de leurs niveaux d'action dans le système économique, sociétal et territorial.

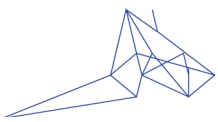


LÉGENDE

Discours et productions des grands «pouvoirs organisateurs» d'Alger

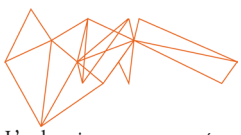


L'urbanisme de la continuité dans la rupture



L'urbanisme de la rupture dans la continuité

Productions et acteurs de la ville ordinaire



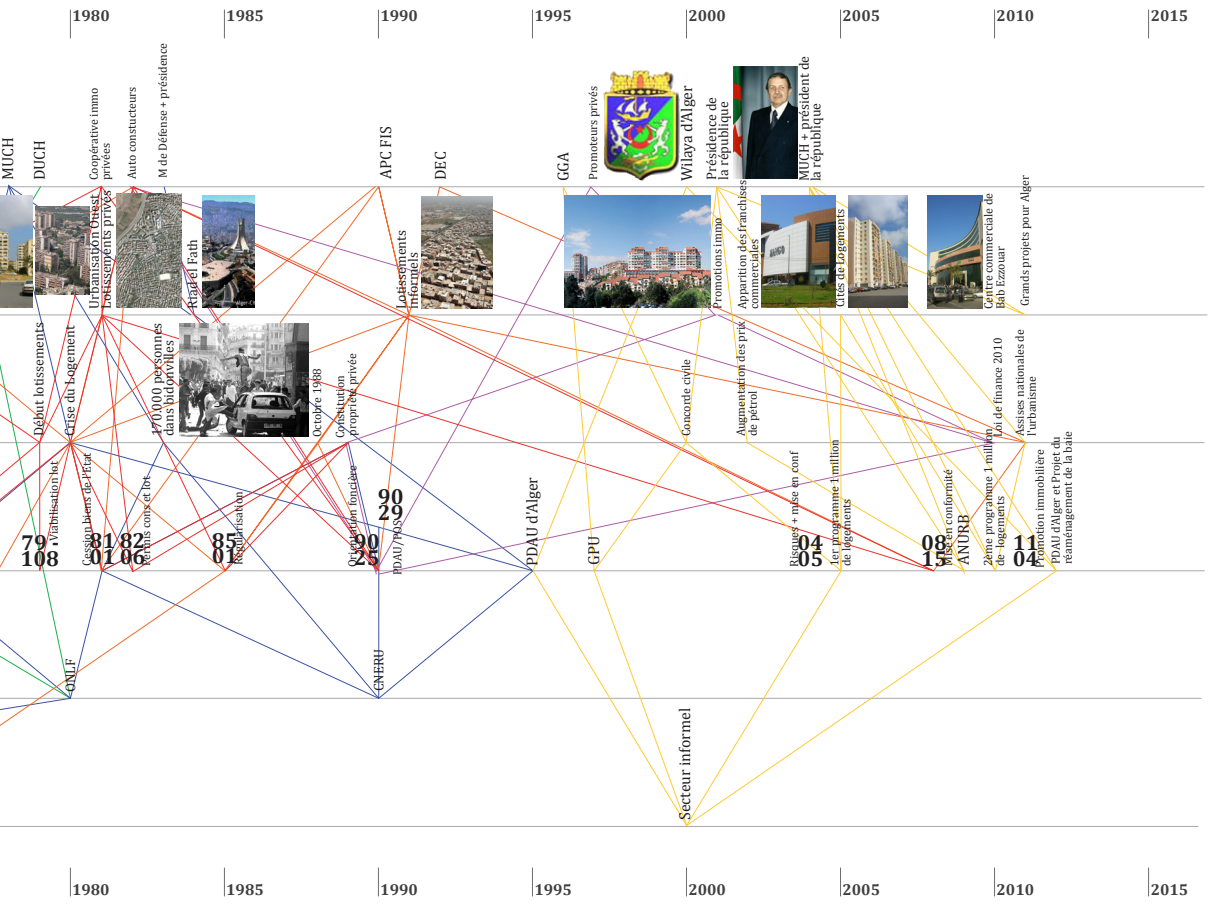
L'urbanisme spontané



L'urbanisme de la privatisation



L'urbanisme de la ville franchisée



L'urbanisme des grands programmes présidentiels

Figure 24 : table des acteurs du récit urbain algérois postindépendance.
Source : élaboration de l'auteur.

Pour ce faire, nous reprenons en partie le travail de Jean-Philippe Peemans, évoqué précédemment, sur l'approche *néo-braudélienne* du développement des villes. Il se base sur le travail de Fernand Braudel dans l'analyse du temps long de l'histoire et de la dynamique du capitalisme. Braudel identifie trois niveaux d'acteurs : le premier niveau est celui des acteurs agissant à l'échelle locale. Ils sont dans une logique économique de subsistance ; le second niveau est celui des acteurs agissant à une échelle régionale, voire nationale. Ils entrent dans des logiques d'économie de marché et leur territoire est plus vaste que celui du premier niveau. Ils intègrent les flux des échanges commerciaux et autres, sans dépasser l'échelle du national. Ils participent directement dans la construction de « l'État nation ». Le dernier niveau est celui des acteurs du capitalisme, dont le territoire dépasse celui de l'État et de la région. Ils entrent dans une économie monde, et leur logique est celle de l'accumulation du capital (Braudel, 2008).

Jean-Philippe Peemans ajoute, comme nous l'avons vu, un quatrième niveau aux trois précédents. Il correspond aux acteurs globalisés qui sont déterritorialisés, ou plutôt dont le territoire est le monde entier (Wallerstein, 2009 ; Peemans, 2013). L'approche braudelienne s'inscrit dans le temps long de l'histoire. La superposition des niveaux d'acteurs ou leur passage d'un niveau à un autre construisent le territoire dans un long processus historique. Dans notre approche, nous nous limitons à un temps mi-long d'une cinquantaine d'années. Cela ne nous empêche pas d'utiliser les quatre niveaux d'acteurs comme grille de lecture des dynamiques en place. Ils nous permettent d'enrichir le jeu d'acteurs et de comprendre leurs stratégies territoriales et spatiales, afin d'avoir une meilleure lecture des récits urbains algérois des cinquante dernières années.

Ce travail nous a permis d'identifier six ensembles ou logiques de production urbaine qui se sont manifestés à Alger depuis 1962. Ils sont répartis suivant deux grands groupes. Le premier implique les acteurs publics de l'urbanisme officiel. Le second implique d'autres acteurs, plus diversifiés, qui produisent la ville ordinaire avec leurs propres logiques, mais sans toujours planifier, ou en subissant les conséquences de l'urbanisme officiel. C'est l'interaction de ces différentes logiques de production urbaine qui construit le récit de la ville en train de se faire.

3.2. Discours et productions des grands « pouvoirs organisateurs » d'Alger

Nous avons déjà cité Bernardo Secchi parlant du siècle qui *« ne commence jamais au premier jour de son calendrier ni ne s'achève à son dernier »* (Secchi, 2009), notre récit de l'urbanisme algérois postindépendance ne commence pas précisément en 1962, mais tire ses sources bien avant, en pleine période coloniale. En effet, les acteurs de ce premier groupe puisent en partie leurs références dans la période coloniale pour nourrir certaines de leurs actions durant la période qui s'ensuit.

Ce premier ensemble concerne les acteurs publics qui ont tenté de jouer le rôle de pouvoirs organisateurs de l'espace urbain algérois. Ils correspondent en partie à la domination d'un acteur fort sur la majorité des processus de production urbaine. Cet acteur, constitué principalement par « l'État »[1], est caractérisé par une forte imprégnation idéologique dans les systèmes de décision et de gouvernance. Il s'inscrit dans une volonté de « modernisation » de la société algérienne. Cet acteur agit comme pouvoir organisateur fort qui façonne l'espace urbain par de grands projets « structurants ».

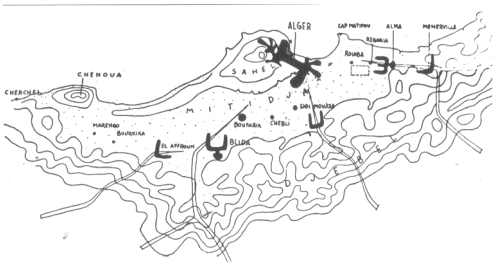
Ces pouvoirs organisateurs, représentés par différents organismes étatiques, visent la construction de l'État nation en impliquant de ce fait des acteurs du second niveau de la grille d'analyse néo-braudélienne. Comme tous les grands récits, ceux de l'Algérie postindépendance ont besoin de légitimation. Ils la tirent à la fois de la révolution et de la guerre de libération nationale, ainsi que des théories du développement qui dominaient la seconde moitié de XX^{e} siècle. Cependant, il est à préciser qu'au sein même de ces acteurs institutionnels du second niveau se croisent des intérêts divers qui mettent ces mêmes acteurs à cheval sur plusieurs niveaux. Les intérêts publics se superposent aux intérêts privés. Ces superpositions que nous n'exposerons pas ici sont au cœur des jeux d'acteurs et de l'écriture du récit de la ville.

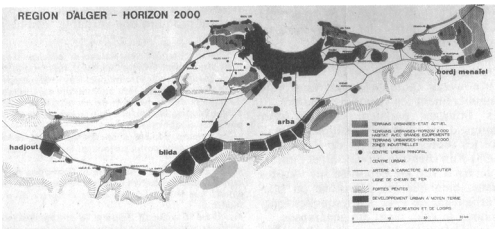
À ces pouvoirs organisateurs, nous avons identifié trois périodes qui correspondent à trois logiques de production de l'espace différentes, mais fortement liées et imbriquées.

3.2.1. L'urbanisme de la continuité dans la rupture

La nouvelle nation algérienne, fraîchement indépendante et ayant effectué une rupture avec le régime colonial et certain de ses acteurs et pouvoirs organisateurs, était contrainte dans un premier temps de continuer à travailler avec la réglementation et certains organismes mis en place par la colonisation. Ceci s'est effectué dans tous les domaines, mais reste particulièrement visible en urbanisme. De ce fait, les débuts de cet urbanisme postindépendance puisent leurs sources bien avant 1962. Pour donner une date précise, cet urbanisme commencerait vers 1958 avec le lancement du plan de Constantine par le Général de Gaulle, qui visait *« l'intégration de certaines couches de la population algérienne dans le système colonial »* (Sgroi-Dufresne, 1986). Le plan touche à tous les domaines du développement : industrie, enseignement, logements, etc. Il prévoyait la construction de nombreuses cités de logements et de grands ensembles

[1] L'État : terme générique sous lequel nous mettons, dans un premier temps, l'ensemble des organismes institutionnels dépendant de l'État central. Il comprend l'ensemble des ministères, la wilaya, les daïr, etc. Ce sont plusieurs acteurs ou pouvoirs organisateurs de l'espace urbain, mais qui relèvent du domaine public ou institutionnel.





En haut : figure 25 : croquis du plan Hanning pour Alger, le Sahel et la Mitidja.
En bas : figure 26 : plan du COMEDOR de 1976 pour le même périmètre.
Sources : Deluz, 1988.

d'habitats, qui pour une bonne partie n'ont été achevés qu'après 1962. Cette ère des grands ensembles commence en réalité quelques années plus tôt avec l'Association pour l'étude et le développement de l'agglomération algéroise (AEDAA), plus connue sous le nom de l'Agence du plan (Sgroi-Dufresne, 1986). Créée en 1948, l'agence avait pour fonction la gestion de la ville d'Alger et l'élaboration de ses plans de développement. Elle a produit de nombreux plans d'urbanisme, avec entre autres, le Plan Hanning[2], dont les principes ont été repris à l'indépendance (figure 25). En 1954, l'agence concrétise le début de cette ère avec la réalisation de « Diar el Mahçoul »[3] qui constitue l'un des premiers grands ensembles algérois.

En 1962, la loi 62-157[4] reconduit officiellement plusieurs textes français régissant l'urbanisme algérien. Elle reconduit également le *« statut des organismes publics chargés des opérations immobilières qui demeureront inchangés jusqu'en 1971 »* (Almi, 2002). Parmi ceux-ci figurent l'OPHLM[5], la CIA[6], la CADAT[7], etc. Aussi, la fin de la colonisation a laissé les chantiers du plan de Constantine à l'arrêt. Ils ont donc été finalisés par le nouvel État algérien durant les deux premières décennies de l'Indépendance. Cependant, ils vont être financés en partie par la France, à travers la création (en France) de la Caisse de Développement et d'Équipement de l'Algérie (CEDA).

À partir de 1968 avec le décret du 20 novembre, l'Algérie rompt progressivement avec les plans et schémas coloniaux. Elle entre dans une phase d'autoproduction des études avec la création progressive et successive de différents bureaux d'études

[2] Le plan Hanning est un plan urbain pour Alger, qui porte le nom du directeur de l'Agence du plan : Gérald Hanning.
[3] Diar-el-Mahcçoul est ce grand ensemble construit sur les hauteurs d'Alger, à proximité de l'actuel Monument aux martyrs. La cité a été réalisée par l'architecte Fernand Pouillon.
[4] La loi 62-157 de reconduction des textes français régissant l'urbanisme algérois, du 31 décembre 1962.
[5] OPHLM : Offices publics d'habitation à loyer modéré.
[6] CIA : Compagnie immobilière algérienne.
[7] CADAT : Caisse algérienne d'aménagement du territoire.

dont l'ETAU[8] et l'ECOTEC[9] suivies du COMEDOR[10]. Malgré cette apparente rupture avec le système colonial, les projets élaborés par ces bureaux d'études reprennent souvent les orientations des plans précédant, notamment celles du plan Hanning (figure 26). Aussi, l'ensemble des opérations urbaines concernant le logement continue la logique déjà mise en place, qui consiste à réaliser de grands ensembles sur le territoire algérois.

À côté des opérations dédiées aux logements qui occupaient une place importante dans les dynamiques de production urbaine, cette période fut également celle de la grandeur symbolique et des grands équipements de prestige. L'idéologie dominante qui prônait la modernisation de l'Algérie et son positionnement au rang des pays développés, fit appel aux plus grands architectes internationaux de l'époque, dont Oscar Niemeyer, pour produire le meilleur en matière d'universités, de complexes sportifs, de centres administratifs, etc. Les projets de Niemeyer furent intégrés au Plan de développement et d'aménagement de l'agglomération d'Alger réalisé par le COMEDOR entre 1971 et 1975. Bien que ces projets se détachent progressivement de ceux initiés par la colonisation, ils restent dans la continuité de l'idéologie dominante et dans l'attitude face à la production de la ville, à travers les grandes opérations sous le contrôle total de l'État.

Ce récit implique principalement des acteurs du second niveau, qui sont dans la construction de l'État nation. Ce sont des acteurs liés à l'État et à ses institutions. Ils agissent sur un territoire qui est celui de l'Algérie avec des préoccupations de développement interne. De plus, le socialisme de l'époque réduit les contacts économiques vers l'extérieur et ne permet pas l'émergence d'acteurs capitalistes du troisième niveau. Par contre, ce récit n'empêche pas les acteurs du premier niveau d'agir au sein même de ce récit et dans d'autres récits non dominants. En effet, il existe en parallèle d'autres stratégies d'appropriation de l'espace et d'autres acteurs actifs, mais moins visibles. Le plan du COMEDOR par exemple était déjà dépassé par la réalité en place principalement, comme le précise Jean-Jacques Deluz, autour de l'axe de croissance de Sidi Mouassa – Bougara — l'Arba qui se densifiait autour des centres d'industrialisation de la périphérie algéroise (Deluz, 1988). Ce développement s'inscrivait dans d'autres logiques que celles mises en place à travers l'urbanisme dominant de la continuité dans la rupture. Ce dernier prend fin au début des années 1980, avec la mise en place progressive du nouveau régime de gestion des sols et surtout de la libéralisation progressive de l'économie.

---

[8] ETAU : Bureau central d'études de travaux publics, d'architecture et d'urbanisme.
[9] ECOTEC : Bureau national d'études économiques et techniques.
[10] COMEDOR : Comité permanent d'études, de développement, d'organisation et d'aménagement de l'agglomération d'Alger.



Photo 06 : photographie aérienne de la cité du 8 mai 1945 (SORECAL).
Source : photographie de Kais Djilali 2008, propriété de Halim Faïdi.

3.2.2. L'urbanisme de la libéralisation ou de la rupture dans la continuité

Le jeu de mots mis en avant pour la dénomination des deux premières logiques de l'urbanisme algérois vise à insister sur les faibles nuances entre les deux attitudes du pouvoir organisateur dominant. Il est dans les premières années de l'Indépendance dans un jeu continu de référencement à la fois au passé colonial, à la légitimité révolutionnaire, aux idéologies diverses et à l'idéal d'un avenir à construire. Le second récit, contrairement au premier, s'inscrit dans la continuité des pouvoirs organisateurs liés à l'État qui ont été progressivement mis en place après l'indépendance du pays. Il est cependant dans la rupture à deux niveaux.

Premièrement, celui de la réglementation en matière d'urbanisme et de gestion foncière. C'est une rupture avec les outils et les réglementations mis en place par la colonisation, à travers la loi 73-29, qui abroge la loi 62-157 précédemment citée portant la reconduction des textes coloniaux en matière d'urbanisme. C'est aussi une rupture par rapport au statut de la propriété foncière. Dans un contexte de révolution agraire et de nationalisation dans tous les domaines, nous assistons à la naissance de certaines réglementations définissant les conditions d'acquisition de terrains pour les particuliers. Elles semblent répondre à d'autres logiques qui ne correspondent pas au contexte de l'époque, mais qui initieront et feront partie intégrante de l'urbanisme de la privatisation sur lequel nous reviendrons en deuxième partie de chapitre.

Deuxièmement, la rupture en question touche des aspects plus généraux des dynamiques urbaines et économiques. Elle se situe à la fin de ce récit avec la libéralisation progressive de l'économie algérienne, passant du socialisme à l'économie de marché. Cette situation engendra un changement dans le rapport aux propriétés foncières et immobilières, qui, jusque-là, étaient les propriétés exclusives de l'État socialiste.

Nous situons le début de cet urbanisme entre 1974 et 1978, où *« une législation importante a vu le jour, destinée à mieux gérer le sol, notamment les lois concernant le permis de construire et de bâtir qui précisent les modalités d'obtention des terrains à bâtir »* pour les particuliers (Semmoud, 2000). Nous faisons référence principalement à la loi 75-67 portant sur les nouveaux actes d'urbanisme. Elle représente la porte ouverte à une nouvelle approche de la ville, du territoire et particulièrement du foncier. Cette approche, bien que noyée dans le contexte socialiste de l'époque, constitue réellement les prémices d'une rupture avec les modes de production de la ville, avec les formes urbaines produites et avec le monopole de certains acteurs sur la production du territoire.



Photo 07 : complexe de Riadh el Fath.
Source : photographie de l'auteur, 2014.

Comme le précise Maria Sgroï-Dufresne : *« c'est à partir de 1977 que le débat sur la crise du logement mobilise l'opinion publique »* (Sgroi-Dufresne, 1986). En effet, la lenteur dans la réalisation des grands ensembles de logements par l'État et la croissance démographique importante des années d'après-guerres ont mené à une situation de crise du logement. Le débat portait principalement sur le rôle de l'État en tant qu'agent ou pouvoir organisateur unique de l'urbanisation. Pour certains, il faut *« d'une part, rendre plus performant le secteur public et, d'autre part, mobiliser l'épargne privée oisive et permettre aux particuliers de participer à l'"effort national de construction". Pour d'autres, qui sont les partisans de l'intervention publique, l'ouverture aux privés est considérée comme étant une mauvaise idée »* (Sgroi-Dufresne, 1986).

Le basculement vers l'économie de marché et la libéralisation du foncier commencent réellement et officiellement au début des années 1980. La loi 81-01 portant sur la cession des biens de l'État, ouvre la porte définitive et sans retour à la propriété privée foncière et immobilière. Elle sera renforcée par la loi 82-06 précisant les modalités de permis de construire et de lotir, qui permettra la naissance de nombreux lotissements sous le mode de l'autoconstruction. Cependant, ces ouvertures du marché ont été conditionnées jusqu'aux années 1990 par les réserves foncières communales, car toute transaction en ce domaine devait passer par les communes. La loi d'orientation foncière 90-25 permettra plus tard de débloquer la situation et d'autoriser l'ensemble des transactions foncières de privé à privé.

Les acteurs du second niveau impliqué dans cet urbanisme sont représentés principalement le législateur qui permettra une ouverture progressive vers d'autres acteurs du secteur privé et de la société civile. Tout en posant les bases de la transition vers l'économie de marché et la libéralisation des marchés fonciers et immobiliers, cette période reste marquée par la production de grands ensembles de logements d'une part (photo 6), et de grands équipements et symboles d'autre part. L'un des exemples les plus marquants est certainement le complexe commercial de Riadh El Fath accompagné du monument aux martyrs. Ils ont été inaugurés en 1984 à l'occasion du trentième anniversaire du déclenchement de la guerre de libération. Le complexe culturel et de loisir de Riad El Feth, qui s'étend des coteaux du Hamma au ravin de la femme sauvage, est *« dominé par le monument symbolique (dessiné par un sculpteur polonais) qui est aujourd'hui le grand signal d'Alger sur la baie : "Makham ech Chahid", le monument aux martyrs, dresse trois palmes de béton de 90 mètres de haut au-dessus de la flamme du héros et de la crypte »* (Deluz, 1988). L'ensemble se développe sur une esplanade au bout de laquelle se trouve le musée du Moudjahid (musée du martyr) et en dessous de laquelle se trouvent des commerces, restaurants, salles de cinéma et galeries d'art (photo 07). Cette réalisation monumentale a la particularité de s'inscrire à la fois dans la légitimation historique et la force idéologique de la première période, tout en ouvrant vers une nouvelle économie en réalisant le premier centre commercial d'Alger, voire du pays (Mezoued, 2010).



Photo 08 : photographie d'une opération de logement de l'AADL à Babezzouar.
Source : photographie de l'auteur, 2012.

Cette dynamique et logique de production urbaine prend fin vers 1990 avec la loi d'orientation foncière qui ouvre définitivement les champs de l'urbanisme aux acteurs du secteur privé et à la société civile. Cette période semble, comme le précise Jean-Jacques Deluz en parlant des années 1980, marquer un pas important dans le développement d'Alger (Deluz, 1988). Elle constitue en effet une ouverture vers une multiplication des acteurs du territoire et un affaiblissement des grands « pouvoirs organisateurs ».

3.2.3. L'urbanisme des grands programmes présidentiels ou d'État

Cette dernière période commence avec les années 2000 et le retour de la stabilité économique, politique et sécuritaire après vingt ans de crise économique et dix ans de guerre civile. Cette période correspond au retour d'acteurs forts de l'urbanisme algérois que sont l'État et l'ensemble des pouvoirs organisateurs qu'il implique. L'État était absent pendant plus de dix ans au cours desquels le paysage urbain et les rapports de pouvoir dans la production de son espace ont complètement changé. Ces pouvoirs organisateurs sont revenus sur la scène urbaine avec un portefeuille rempli grâce à la manne pétrolière, les prix du pétrole ayant considérablement augmenté à partir de 2003. Ceci a permis de lancer plusieurs grands projets architecturaux et urbains qui viennent se confronter à la réalité de la ville ordinaire sur laquelle nous reviendrons. Cette confrontation est souvent violente et conflictuelle du fait d'une attitude de la part de l'État qui s'apparente à celle des logiques précédentes de production de la ville. Ces pouvoirs organisateurs revendiquent une légitimité dans la production de l'espace urbain, en niant parfois celles des autres acteurs qui, durant plus de vingt ans, ont produit leurs propres formes urbaines et leurs propres espaces.

Nous avons qualifié cette période d'urbanisme des grands programmes présidentiels ou d'État, à cause de la taille des projets et de leurs programmes d'une part, et parce qu'un nombre d'entre eux sont initiés par le Président la république et gérés par les organes de l'État, qui les réalisent et les financent d'autre part. Parmi ces projets, nous retrouvons les deux programmes d'un million de logements sur le territoire national. Ils ont des répercussions directes sur l'espace urbain algérois, par la création de nombreux grands ensembles semblables à ceux des années 1970 (photo 08). Ce sont plus de 60 000 logements en cours de réalisation sur Alger pour l'horizon 2014. Ils sont réalisés sous forme de cités monofonctionnelles dédiées aux logements, qui s'implantent souvent entre les quartiers spontanés ou de l'urbanisme de la privatisation qu'on verra plus tard. Ces nouvelles opérations sont souvent déconnectées des tissus existants et constituent parfois des fragments en termes d'espace. Ils risquent dans quelques années d'induire une fragmentation sociale étant donné qu'ils sont habités par des habitants relogés venant des quartiers précaires de la capitale, et dont le niveau social n'est pas des plus élevés.

Les autres projets importants sont la grande mosquée d'Alger, la bibliothèque arabo-latino-américaine, le métro et le tramway d'Alger. Ces deux derniers sont particulièrement importants dans la problématique posée par ce type de production urbaine. Ce sont de grandes infrastructures qui traversent plusieurs quartiers en se confrontant à la réalité en place. Ils passent par le centre historique, les grands ensembles des années 1970 et ceux des deux millions de logements, les quartiers spontanés et les lotissements issus réalisés par d'autres acteurs privés et de la société civile. En d'autres termes, cette période est particulière du fait qu'on y voit se superposer différents acteurs et différentes logiques d'occupation de l'espace. Cela crée différentes situations, de lutte, de conflits ou de coopération. Il n'y a plus un seul pouvoir organisateur fort, mais plusieurs acteurs qui agissent en même temps sur le même territoire et produisent des formes urbaines diverses et variées. De ce fait, les anciens réflexes de domination des pouvoirs organisateurs liés à l'État ne sont plus d'actualité, dans une réalité où les acteurs du secteur privé nationaux et internationaux et de la société civile sont de plus en plus présents.

3.3. Les récits du futur d'Alger

Nous avons présenté jusqu'à présent les différentes logiques de production de la ville des grands « pouvoirs organisateurs » ou des acteurs du secteur public. Elles ont été identifiées en fonction des réalisations et des productions sur le territoire. Chacune de ces logiques et de ces périodes peut correspondre à un récit urbanistique particulier. Ce sont des récits qui ont façonné l'espace de la ville. La plupart sont issus de la planification et de son interaction avec d'autres dynamiques urbaines, sociales et économiques que nous verrons en seconde partie du chapitre. Les acteurs publics, mis en avant dans les trois périodes, construisent des récits d'urbanisme qui prennent forme dans leurs discours et à travers les formes urbaines qu'ils produisent. Ils prennent également forme à travers les différentes visions du futur qui ont été produites depuis l'indépendance du pays et qui ont façonné le territoire par la réalisation de certains projets. Ces visions du futur constituent à elles seules des récits. Ce sont des récits qui projettent la ville dans l'avenir en racontant son état futur et éventuellement les processus pour y arriver. La plupart de ces récits peuvent être inclus dans les trois périodes et logiques spatiales que nous venons d'identifier. Ils sont le fruit de la volonté des acteurs publics d'organiser le territoire. Ces récits, pour la plupart, ne se sont pas réalisés entièrement. Ils ont été interrompus à chaque changement d'acteurs au sein des pouvoirs organisateurs et à chaque nouvelle vision du futur de la ville.

Toujours dans une approche rétrospective, nous nous intéressons ici aux différentes visions futures de la ville d'Alger, construites depuis l'Indépendance. Bien que s'inscrivant souvent dans d'autres récits et logiques précédemment

cités, ces récits du futur permettent d'avoir une lecture complémentaire des faits et de comprendre d'où viennent certaines productions et certains choix formels et spatiaux. Cette lecture montre l'évolution de ces visions à travers l'évolution des types d'intervention urbaine et des choix des espaces d'action. Elle montre également autour de quoi s'est construit le projet de ville pour Alger durant les cinquante dernières années. Chaque récit sera présenté brièvement afin d'en comprendre le contenu, d'avoir une idée des différentes visions du futur, des acteurs impliqués et de quelques éléments de repères quant aux outils et réglementations mis en place pour chacun de ces récits. Une attention particulière sera portée sur le dernier récit du futur en date à Alger, qui est le récit du plan stratégique d'Alger 2030. Nous nous y attarderons, car il se prétend révolutionnaire d'une part, et parce qu'il est d'actualité de par sa mise en œuvre d'autre part.

3.3.1. Les récits de la planification

Les premiers récits urbanistiques du futur élaborés pour la ville d'Alger sont des récits liés à la planification et directement issus des grands récits de l'urbanisme algérois. Ils ont tous été conçus par des bureaux d'études publics et pilotés par les hautes instances de l'État. Ils s'inscrivaient pour la plupart dans les programmes de développement et de modernisation à l'échelle du pays. Ils étaient donc la traduction locale et régionale de la planification à l'échelle nationale.

Le récit du plan d'organisation générale de l'agglomération d'Alger

Créé en 1968, le Comité permanent d'étude, de développement et d'organisation de l'agglomération d'Alger (COMEDOR) est chargé de l'élaboration d'une des premières visions futures du développement d'Alger. Comme nous l'avons déjà exposé, il va progressivement introduire des ruptures avec le plan d'urbanisme directeur et permettre de contribuer à la fin de la reconduction des outils hérités de la colonisation. Le COMEDOR est sous la tutelle de la présidence du conseil des ministères et présidé par son secrétaire général. Sa direction est également composée d'un représentant de chaque ministère, du wali d'Alger et des directeurs généraux des bureaux d'études créés après l'Indépendance à savoir l'ECOTEC et l'ETAU (Sgroi-Dufresne, 1986). La société civile et les élus sont exclus des processus d'élaboration des visions futures.

Dès les premières années de sa création, le COMEDOR produit un premier schéma, qui est le schéma directeur pour Alger à l'horizon 2000. C'est une vision stratégique qui vise à accueillir les prévisions démographiques pour l'an 2000. Il n'intervient pas par le zoning comme le plan précédent, mais propose d'agir suivant des projets prioritaires, par ordre d'urgence. Il définit des grilles de contraintes en fonction des lieux d'intervention et des programmes proposés. La

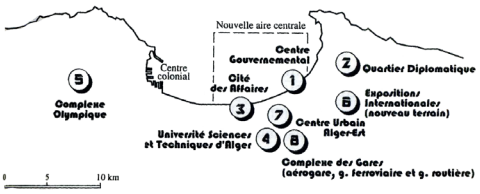


Figure 27 : les nouveaux centres pour la capitale réalisés en partie par Oscar Niemeyer.
Sources : Driss 2005.

limite de ce schéma dépasse largement celle des limites administratives du grand Alger et des communes concernées. Le schéma englobe ce que nous pourrions appeler aujourd'hui l'aire métropolitaine algéroise de l'époque. Il s'agit du centre d'Alger et de l'ensemble du Sahel (littoral) et de la Mitidja (plateau agricole) jusqu'aux montagnes de l'Atlas (figure 26). Autour du centre d'Alger, le plan propose une extension vers l'est sur les terres plates du Sahel, facilement et rapidement urbanisables (Deluz, 1988 ; Sgroi-Dufresne, 1986). Il reprend principalement les orientations du plan Hanning vues à la figure 25.

Le COMEDOR aboutira en 1976 à la production du Plan d'organisation générale de l'agglomération algéroise, le POG. Ce plan propose une vision de développement urbain comme une gestion permanente, qui n'est pas guidée uniquement par le zoning. Le plan intègre, comme nous l'avons dit, les études d'Oscar Niemeyer qui propose une approche par la composition urbaine et l'implantation d'édifices emblématiques (figure 27). Ce plan guidera le développement d'Alger jusqu'au début des années 1980.

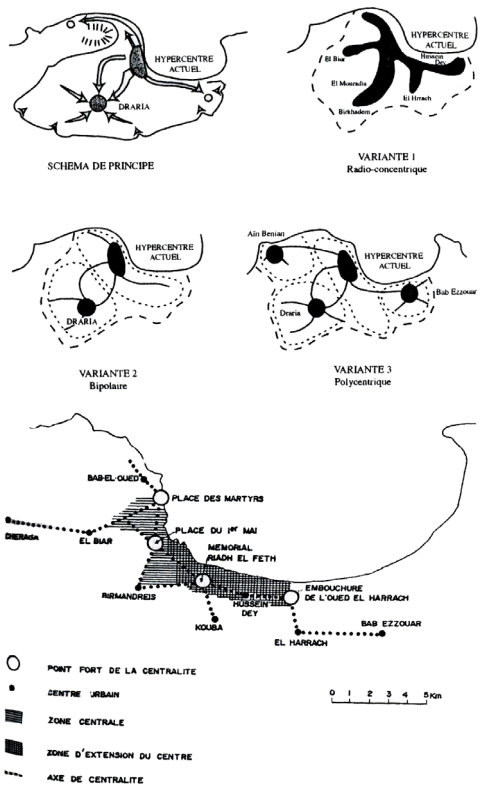
Pour l'application du plan, le COMEDOR met en place une commission spécialisée qui aura pour rôle de coordonner les différents ministères, les collectivités locales et tout organisme participant à la mise en œuvre. Cette commission sera le début de la sectorisation et la fin de la vision transversale et commune. Plusieurs conflits d'ordre sectoriel commenceront à apparaître suite à des problèmes au sein du pouvoir en place (Sgroi-Dufresne, 1986). Avec la mort du président Houari Boumediene en 1978, les plans de développement et de planification du pays seront en pause pendant trois ans. Il s'ensuivra la dissolution du COMEDOR en 1979. Les projets entamés avant 1979 seront finalisés, mais ne seront plus inscrits dans la vision globale du POG. Ce dernier sera révisé dès le début des années 1980 et les orientations du développement prendront une autre direction.

Le récit du plan d'urbanisme directeur

Le Centre national d'étude et de recherche en urbanisme (CNERU) est créé en 1980 et est chargé aussitôt de la révision du POG. Ce dernier faisait l'objet de conflits au sein de l'État, notamment par rapport à la préservation des terres agricoles qu'il était prévu d'urbaniser à l'est. Le CNERU va intervenir dans un contexte particulier, qui est celui de la nouvelle réglementation en matière d'urbanisme et de foncier, que nous avons vue dans le récit « de la rupture dans la continuité ». Il va y avoir la création des réserves foncières communales d'une part, et quelques années plus tôt la réglementation concernant les permis de

construire. Aussi, les Zones d'urbanisation prioritaire (ZUP) des années précédentes, et sur lesquelles se base le POG, seront remplacées par les Zones d'habitat urbaines nouvelles (ZHUN) qui seront appliquées à toute intervention de plus de 500 logements et sur lesquelles se basera le futur plan (Deluz, 1988 ; Sgroi-Dufresne, 1986).

Le CNERU aboutira à la production du Plan d'urbanisme directeur (PUD) qui a été approuvé par un comité interministériel. Une fois le plan approuvé, la maîtrise d'ouvrage est transmise aux organismes sectoriels ou aux collectivités locales. Il reste donc dans une logique fortement centralisée et sectorielle. La seule différence est qu'il introduit la possibilité de transfert vers les communes.



En haut, figure 28 : les scénarios d'extension du PUD vers le sud-ouest.

En bas, figure 29 : les centralités de l'hypercentre d'Alger d'après le PUD.
Source : Driss 2005.

Le PUD revient sur les orientations du POG et propose une extension vers le sud-ouest (figure 28). Elle sera réalisée sous forme de lotissements autoconstruits autour des centres villageois de Cheraga, Baba-Hassen, Draria, etc. Le PUD continuera également les quelques ZUP entamées avec le POG et créera de nouvelle ZHUN vers le sud et le sud-ouest, à Benaknoun, Garidi et Ain Nadja. Afin de préserver les terres agricoles, le PUD propose également de renforcer l'hypercentre d'Alger de la Casbah à Hussein Dey (figure 29). Il propose des constructions en hauteur et quelques édifices de prestige tels que Riad El Fath, la bibliothèque nationale et les hôtels de luxe (Deluz, 1988 ; Sgroi-Dufresne, 1986). Le PUD continuera officiellement d'influencer le développement d'Alger jusqu'à la création des nouveaux outils d'urbanisme. Il continuera néanmoins, autant que le POG, à avoir un impact sur le développement de la périphérie algéroise autant à l'est qu'à l'ouest.

Le récit des nouveaux outils d'urbanisme

Le 28 mai 1991 sort officiellement le décret exécutif 91-177 qui établit les procédures d'élaboration et d'approbation du Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU). Le CNERU se met aussitôt à l'élaboration du PDAU

d'Alger afin de remplacer le PUD. En termes de réglementation, le PDAU doit être initié par les communes ou des groupements de communes et approuvé, en fonction du nombre d'habitants, par le wali, par un arrêté du ministre chargé de l'urbanisme ou par un décret exécutif pris sur rapport du ministre chargé de l'urbanisme. Le PDAU vise à déterminer : la destination générale des sols sur l'ensemble du territoire de la commune ou de l'ensemble de communes par secteur ; la définition de l'extension des établissements humains ; la localisation des services et des activités ; la nature et l'implantation des grands équipements et infrastructures ; enfin, les zones d'intervention sur les tissus urbains et les zones à protéger.

Sur Alger, le PDAU, élaboré par le CNERU et adopté en 1995, reprend les orientations du PUD et n'apporte pas de modifications en termes de choix de développement. Il maintient l'urbanisation du sud-ouest et le renforcement de l'hypercentre. Son principal apport est, d'après Nassima Dris, de mettre en conformité les orientations du PUD avec la nouvelle réglementation (Dris, 2001). Ce nouveau plan continue la logique du zoning en apportant néanmoins une *« amélioration des précisions techniques des règlements »* (Sidi Boumedine, 2013, p. 17). Il apporte également des précisions temporelles quant à l'usage des sols. Il distingue suivant une nouvelle nomenclature les secteurs urbanisés, les secteurs à urbaniser et les secteurs d'urbanisation future. Cependant, le PDAU a produit la réglementation concernant l'occupation du sol actuelle et future, sans pour autant chercher à maîtriser et à gérer les mécanismes par lesquels la ville se développe et se transforme (Sidi Boumedine, 2013).

La grande nouveauté apportée par la réglementation du PDAU reste l'introduction des *« acteurs de la société civile comme membre de droit du comité chargé du suivi de l'élaboration du PDAU »* (Sidi Boumedine, 2013, p. 17). En pratique, la participation des comités prévue par la loi sera dans la majorité des cas inexistante. L'élaboration des PDAU est soumise à la pression des différents secteurs (Sidi Boumedine, 2013).

Les différents récits de la planification brièvement énoncés dans ce qui précède se rejoignent sur certains aspects particuliers. Premièrement, ils sont tous dans une démarche quantitative qui vise à faire face à la croissance et à répondre à la demande toujours urgente en termes principalement de logements, mais aussi d'équipements. Ensuite, dans les trois récits, les démarches d'élaboration des projets sont fortement centralisées et très peu de place est accordée aux collectivités locales et à la société civile, malgré la réglementation qui s'est progressivement mise en place. Aussi, mis à part dans les premières phases du COMEDOR, le volet sectoriel est dominant. Les plans sont souvent le résultat de la superposition des programmes sectoriels sans grand effort de synthèse. Enfin, dans les trois cas également, la ville a été conçue suivant une logique

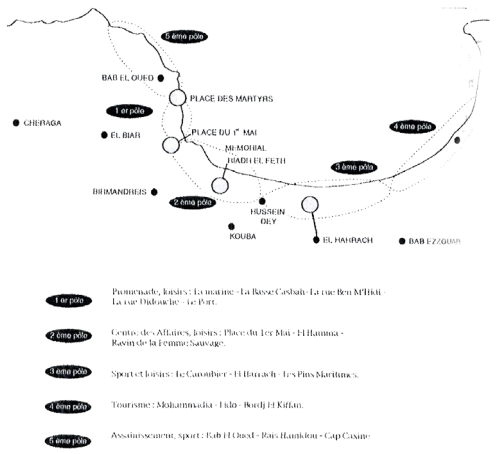
foncière et d'occupation du sol par divers programmes. De plus, dans les deux derniers cas particulièrement, la préoccupation principale a été de produire des règlements et non des mécanismes permettant de gérer la ville et de concrétiser une vision de cette dernière.

Les récits de la planification ont également été des récits qui ont nié les dynamiques des autres acteurs du territoire. Ils ont construit des projections dans le futur sans prendre en considération les dynamiques qui se développaient en parallèle. Lorsque ces dynamiques étaient prises en considération, c'était souvent dans une volonté de lutte ou d'éradication de l'urbanisation produite. La question des terres agricoles en est représentative : pendant que s'élaboraient les récits du futur, qui tentaient de préserver le foncier de la Mitidja, l'urbanisation spontanée avait déjà occupé un nombre important d'hectares. De ce fait, les différents plans étaient déjà dépassés par la réalité des dynamiques urbaines non maîtrisées par l'État.

3.3.2. Le récit du Grand Projet Urbain

À la fin des années 1990, le contexte social, politique et économique est des plus désastreux. L'Algérie est en pleine guerre civile, que l'on nommera plus tard la « décennie noire ». À Alger, la ville est le résultat d'une non-gestion de la part de l'État, d'une absence de vision, d'extensions spontanées sur les terres agricoles et d'une fragmentation issue des différentes actions sectorielles. C'est dans ce contexte qu'est créé en 1997 le Gouvernorat du Grand Alger (GGA). C'est un statut particulier qui sera attribué à la wilaya d'Alger, qui ne sera plus sous la direction d'un wali, mais d'un ministre-gouverneur (Cherif Rahmani) ayant les pleins pouvoirs sur la ville. Il est chargé de redonner à Alger sa place de capitale à l'échelle nationale et internationale. La volonté clairement affichée est de faire assumer à Alger son rôle de métropole. L'obsession d'internationalisation de l'économie y est fortement présente.

Cette nouvelle organisation prône une nouvelle gouvernance et un rapprochement de la société civile et des citoyens. Les daïras deviennent des arrondissements et gagnent en compétences en matière de gestion urbaine. Ils visent une « supra communalité citoyenne » (GGA, 1998). Un large nombre d'acteurs sont alors impliqués dans le débat autour de la ville et de son devenir. Aussi, le Gouvernorat du Grand Alger créera ce qu'il appelle les « co-villes », qui sont des dispositifs permettant la participation citoyenne aux projets sur la ville et ses quartiers. Malgré cette volonté affichée, le GGA ne fait que renforcer la centralité des décisions et de l'administration en octroyant les pleins pouvoirs au ministre-gouverneur et en réduisant les compétences des municipalités au profit des arrondissements.





En haut, figure 30 : les cinq pôles de développement du GPU.
Source : Driss 2005.
En bas, photo 09 : voûtes du front de mer réaménagées par le GPU.
Source : photographie de l'auteur, 2007.

En termes de projet, le GGA va élargir ses frontières en agrandissant son territoire, qui est celui de la wilaya actuelle. Il se lance dans l'élaboration d'une nouvelle vision pour Alger. Cette vision se matérialisera à travers le grand projet urbain (GPU) qui se consacre à « *la promotion des fonctions métropolitaines de la capitale, à la faveur de l'organisation et des opérations particulières à réserver aux espaces centraux de l'agglomération, en tant que siège privilégié des activités et équipements liés au rayonnement international et à la compétitivité, ambitionnés pour la capitale* » (GGA, 1998, p. 43). Cette vision visera également la valorisation des quartiers, la relance de l'économie urbaine, le renforcement des infrastructures, notamment celles de la mobilité, la préservation de l'environnement et la modernisation des institutions, des moyens et des structures d'administration de la métropole.

Le GPU se base sur cinq pôles de croissance (figure 30). Ils correspondent aux centralités du PDAU et du PUD précédemment énoncées. En réalité, le GPU n'apporte pas de grandes nouveautés en termes d'orientation du développement spatial (Dris, 2001). Il se base néanmoins sur une nouvelle terminologie et s'inscrit clairement dans une volonté d'ouverture de l'économie et d'inscription d'Alger dans le réseau des villes globales. En termes d'actions concrètes, ce récit interviendra principalement sur le centre historique en prônant sa revitalisation. Il est intervenu sur l'espace public en aménageant certaines places et trottoirs et en aménageant les voûtes du front de mer pour des activités culturelles et de loisir (photo 09).

Pour soutenir le GPU et les différentes actions sur le territoire, le GGA a créé l'agence d'aménagement et d'urbanisme d'Alger (URBANIS), devenue depuis un simple Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) de la wilaya d'Alger, sans rôle important. URBANIS avait pour mission d'assurer l'unicité et la pérennité de la stratégie d'aménagement retenue et mise en œuvre

pour Alger. Elle avait pour tâche *« de suivre toutes les études stratégiques initiées pour la capitale, d'initier ou d'entreprendre les travaux nécessaires aux éléments d'aide à la décision, de suivre et d'aider à la planification des dossiers et opérations d'aménagement et d'urbanisme. Enfin, elle assure les fonctions de régulation et de contrôle, en disposant du droit d'avis préalable sur toutes les opérations d'urbanisme »* (GGA, 1998, p. 38).

L'arrivée du président Abdelaziz Bouteflika en 1999 à la tête de l'État met fin au gouvernorat du grand Alger et rétablit l'organisation de la wilaya en enlevant toute spécificité à la ville d'Alger. Le GPU est de ce fait interrompu et Alger n'aura pas de nouveau récit du futur avant l'arrivée du plan stratégique d'Alger 2030 en 2009.

3.3.3. Le récit d'Alger 2030

Le dernier récit du futur à Alger est le plan stratégique d'Alger 2030 en cours d'étude et de réalisation. Pour la première fois, la construction de la vision du futur est soumise à des concours internationaux. Les premières consultations ont commencé en 2006 sous la responsabilité de la wilaya d'Alger et de son consultant en urbanisme, Amine Benaïssa. Le plan stratégique en tant que tel ne s'appuie sur aucun texte juridique et réglementaire. Il n'est qu'un PDAU enrichi d'une vision stratégique et d'un phasage dans le temps. Il est le résultat d'une fusion entre le nouveau PDAU d'Alger, dont le concours a été remporté par les Portugais ParkExpo, et le plan d'aménagement de la baie d'Alger dont le concours a été remporté par les Français Arte-Charpentier. Le projet d'aménagement de la baie est un projet porté par la présidence de la république, mais dont la maîtrise d'ouvrage est revenue à la wilaya. L'articulation entre les deux plans n'a été possible que par l'intermédiaire d'un seul homme : Amine Benaïssa. Il n'y eut que très peu de contacts entre les deux équipes.

La révision du PDAU couvre l'ensemble du territoire de la wilaya d'Alger, dont les limites sont celles héritées du Gouvernorat du Grand Alger. Ce n'est ni une seule commune ni un groupement de quelques communes tel que le préconise la réglementation concernant les PDAU, mais la wilaya dans son ensemble. Le plan d'aménagement de la baie quant à lui couvre uniquement le littoral sur une épaisseur variable, qui ne dépasse pas les quelques kilomètres. Le master plan réalisé pour l'aménagement de la baie a été intégré dans le PDAU sous forme de projets structurants et de pôles de développement qui sont nommés *« les perles de la baie »*. Elles correspondent en partie aux pôles du GPU avec une légère variation dans les programmes.

L'ambition affichée par les pouvoirs publics est de faire d'Alger une « écométropole ». Ils usent pour cela de quelques slogans censés représenter cette ambition et cette vision future d'Alger. Ces slogans sont les suivants :

- *« faire d'Alger une ville emblématique, qui se transforme en restant elle-même ;*
- *faire d'Alger un moteur du développement tertiaire de l'Algérie ;*
- *faire d'Alger une ville-jardin qui maîtrise son étalement et restaure ses équilibres écologiques ;*
- *faire d'Alger une ville des mobilités et des proximités ;*
- *faire d'Alger une ville sûre ;*
- *faire d'Alger un exemple en matière de gouvernance. »* (Vies-de-Villes, 2012, p. 25).

L'ambition est également de dépasser les politiques sectorielles qui fragmentent le territoire, en mettant en place un cadre de cohérence sur lequel se grefferait l'ensemble des actions des différents secteurs. Suite à *« 20 comités techniques (PDAU et baie), plus d'une centaine de rencontres avec les élus et plus de 100 ateliers thématiques »* (*Vies-de-Villes*, 2012, p. 47), un cadre de cohérence aurait été défini collectivement et de ce fait partagé par l'ensemble des secteurs. Ce cadre de cohérence se fonde sur le modèle territorial basé sur un macromaillage sur l'ensemble du territoire (figure 31). C'est sur cette base que se déclinent six plans thématiques sur lesquels se greffent les projets des différents secteurs, déjà entamés et à venir, et qui contribuent ensemble au projet d'écométropole. Ce dernier se structure autour de trois axes autour desquels viennent se greffer les six plans. Ces axes sont : l'axe aménagement (un modèle de l'écologie spatiale et paysagère : proximité, urbanisme, architecture, paysages et projets structurants) ; l'axe éco développements (un modèle éco-socio-économique et culturel : éco sociologie, économie, transport, tourisme) ; l'axe éco systèmes (un modèle

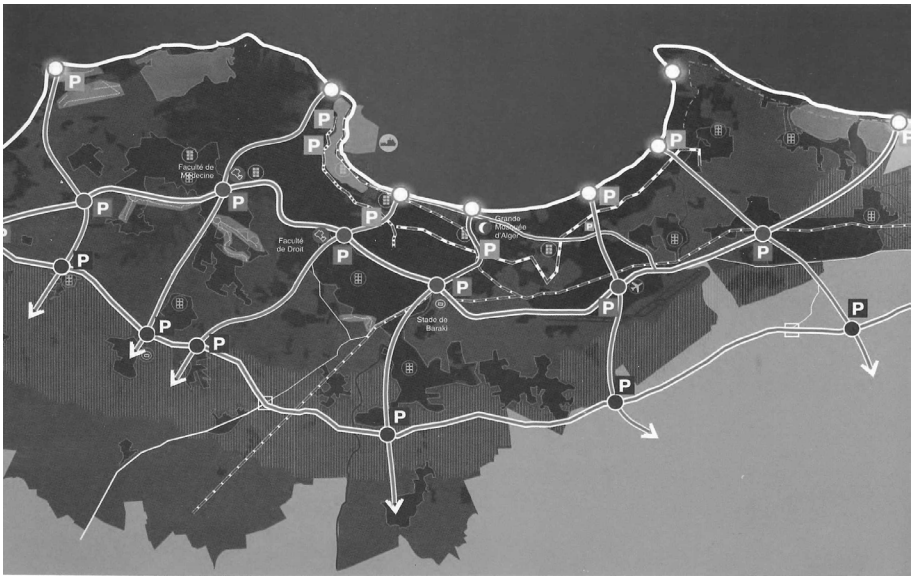


Figure 31 : le macromaillage proposé dans le cadre du plan stratégique Alger 2030.
Sources : Vies-de-Villes, *hors séries n° 3, 2012.*

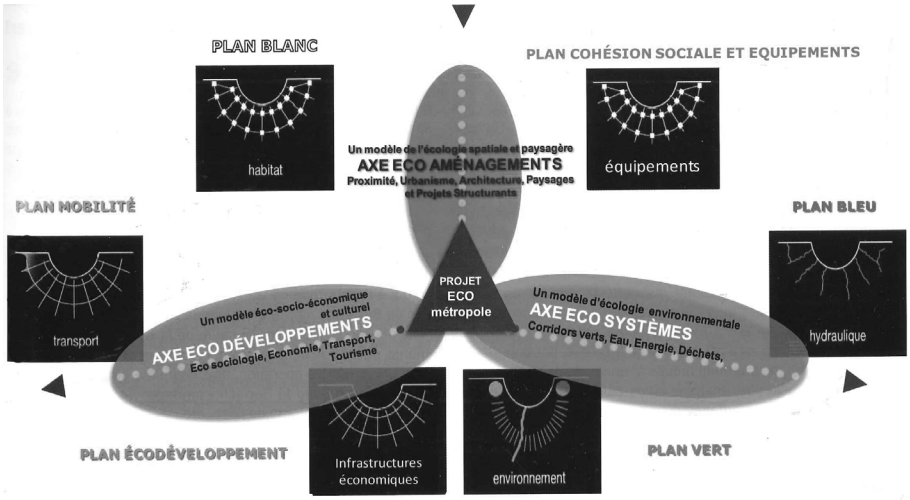


Figure 32 : le cadre de cohérence et les six plans à mettre en œuvre.
Source : Vies-de-Villes, *hors séries n° 3, 2012.*

d'écologie environnementale : corridors verts, eau, énergie, déchets) (figure 32). Le premier plan est le plan vert. Il vise la restructuration des écosystèmes verts de la capitale. Il propose dans un premier temps de figer les limites de l'urbanisation en préservant ce qui reste de terres agricoles. Il envisage le développement d'une agriculture locale, déjà présente, à travers la création de 23 « agriparcs » qui servirait à l'alimentation de la capitale en produits frais principalement issus du maraîchage : salade, poivrons, tomates, etc. Il propose ensuite de préserver et d'aménager les poumons verts de la capitale (forêts de Réghaïa et de Baïnem) et de préserver les différents parcs et jardins en les intégrant dans un réseau d'espaces verts. Enfin, le plan propose des solutions quant à la gestion des déchets et à la transformation des centres d'enfouissement technique en parcs.

Le second plan et le plan bleu. Il vise l'alimentation en eau potable et la restauration des logiques naturelles et gestions des rejets. Il intervient à plusieurs niveaux. Premièrement, l'amélioration et le développement de la collecte des eaux de pluie et des eaux usées. Il préconise que toutes les nouvelles opérations urbaines soient équipées d'un double réseau, afin de mieux gérer le traitement des eaux usées et le rejet ou la récupération des eaux pluviales. Deuxièmement, il intègre au plan stratégique le projet sectoriel de l'hydraulique d'assainissement d'oued El Harrach et de réduction des rejets toxiques dans la baie. Enfin, il aménage la baie par des dispositifs protégeant le trait de côte de l'érosion.

Le troisième plan est le plan blanc. Il vise à structurer le tissu urbain, à revitaliser le centre historique et à requalifier la périphérie. Il intervient dans le centre par la réhabilitation et la revalorisation du centre historique. Il y propose la restauration du bâti, le ravalement des façades et l'établissement d'une charte

des espaces publics. En périphérie, il propose des « pôles d'habitat intégrés » censés remédier aux logiques sectorielles qui répartissent les opérations de logements sans les accompagner des équipements nécessaires. Sur l'ensemble de la wilaya, ce plan vise également à identifier les zones d'intervention des futurs programmes de logements, qui nécessitent des surfaces foncières considérables et qui menacent les terres agricoles.

Le quatrième plan est le plan mobilité. Il est au cœur du macromaillage proposé, formé par le renforcement des infrastructures routières. Il vise à fluidifier la circulation d'une part et à éclater les centralités institutionnelles d'autre part. Ces dernières sont déplacées vers les nœuds du macromaillage pour éviter la convergence vers le centre-ville. Le réseau routier est doublé de transports publics de haute capacité de type tram-train le long des trois périphériques, et bus en site propre au niveau des perpendiculaires. Au niveau de chaque nœud, le plan propose l'installation de parkings relais censés assurer la transition vers le transport public. Ce dernier est restructuré de manière à renforcer l'intermodalité.

Le cinquième plan est celui du développement économique. Il vise à intégrer Alger dans la dynamique économique mondiale et à en faire un acteur important au sein du bassin méditerranéen. La démarche passe par les points suivants : *« améliorer le cadre de vie de la capitale pour devenir une ville attractive en terme d'investissements et de talents ; offrir des espaces tertiaires pour l'implantation d'entreprises [...] ; favoriser l'innovation [à travers] les universités et l'aménagement des quartiers qui les entourent pour susciter toutes les synergies requises à la création et à la recherche ; enfin, soutenir l'industrie locale et nationale, c'est le renforcement de l'action pour fabriquer en Algérie le maximum de composants à l'occasion de l'exécution du plan stratégique [...] »* (Vies-de-Villes, 2012, p. 110).

Le sixième et dernier plan est celui de la cohésion sociale. Il vise à réduire les inégalités sociales et spatiales par la requalification des différents quartiers, en rapprochant les services et les équipements des habitants et en produisant un cadre de vie agréable. C'est un plan qui intervient principalement à l'échelle locale. Il propose entre autres *« 21 contrats "cœur de commune" qui visent à conjuguer, politique urbaine, politique d'action foncière, mise à niveau en terme d'équipements, de VRD, d'organisation des déplacements, d'offre de logements, etc. »* (Vies-de-Villes, 2012, p. 120).

L'aspect stratégique du plan d'Alger 2030 se situe au niveau de l'établissement de paliers de concrétisation. Il s'agit de quatre phases de quatre ans, qui doivent amener progressivement à l'établissement de l'éco métropole algéroise. D'après l'interview effectuée auprès de M. Banaïssa, le plan n'est pas figé dans le temps. Il serait amené à évoluer à chaque phase. Ces dernières fonctionnent par l'implantation de projets structurants qui guideront le développement de la ville.

Ces phases sont les suivantes :

- 2012-2016 : l'étape de la structuration et de l'embellissement avec la reconquête du front de mer, la réhabilitation du centre historique, la restauration des équilibres écologiques, le réaménagement de quelques quartiers autour des grands équipements autour des nœuds du macromaillage, la structuration de la périphérie, le plan lumière, le macromaillage en transport en commun ;
- 2017-2021 : l'étape de l'aménagement de la baie avec la délocalisation progressive du port, l'aménagement de la baie, la reconquête de certaines friches industrielles, les zones d'aménagement « transversales », le tram-train de la rocade sud, la restructuration de la périphérie, la ceinture des agriparcs ;
- 2022-2026 : l'étape de la structuration de la dernière couronne périphérique avec la poursuite de l'aménagement de la baie, la création d'aménagements urbains autour du tram-train, l'aménagement urbain autour des transversales périphériques, la consolidation de l'axe logistique de la deuxième rocade ;
- 2027-2031 : l'étape de la consolidation d'une « ville monde » avec la fin de l'aménagement de la baie, l'extension d'Alger à l'est, le parachèvement du macromaillage en transport de masse de la capitale, le renforcement de l'axe logistique.

Les espaces d'action du plan stratégique

Comme nous l'avons vu, le plan stratégique d'Alger 2030 se base sur un modèle territorial qui est le macromaillage de la figure 29. C'est une grille théorique qui s'impose à la réalité territoriale du tissu urbain et des activités socio-économique d'une part, et au relief et site naturel d'autre part. Ce macromaillage crée de nouvelles centralités au niveau de ses nœuds. Ce sont des universités, des institutions et administrations, des stades, des lieux d'exposition, des gares, etc. Ceci est appuyé par l'idée que le centre est saturé et qu'il faut éclater les centralités afin de fluidifier la circulation automobile. Or, nous exposions dans un précédent article que, hormis les centralités institutionnelles et symboliques, les centralités algéroises ne sont plus au centre, mais occupent la périphérie. C'est notamment le cas des centralités commerciales et de loisir (Mezoued, 2010). Elles se sont développées autour de quartiers issus de l'urbanisme spontané, de celui de la privatisation et de celui de la ville franchisée. Ces centralités bien présentes, qui génèrent des flux de personnes et des flux économiques, ne semblent pas être prises en considération par le macromaillage imposé. Ce sont certes des centralités nées de manière informelle ou non structurée, mais elles sont bien présentes et pèsent fortement dans les dynamiques en place. De plus, il n'est pas sûr que les nœuds du macromaillage arrivent tous à générer des centralités sur lesquelles se grefferaient des dynamiques autres que celle de l'État. Les dynamiques privées, qui sont sorties du centre pour trouver les

conditions de leur épanouissement dans des quartiers autoconstruits, ont besoin de certaines conditions qui ne semblent pas être offertes jusqu'à présent par les espaces gérés ou produits par l'acteur public. De ce fait, et selon nous, le modèle territorial proposé nécessite d'une part la prise en considération des centralités existantes, y compris informelles, et d'autre part l'établissement des conditions nécessaires au développement des nouvelles centralités, par l'implication des acteurs du secteur privé et de la société civile.

Concernant l'action du plan stratégique en termes de foncier sur lequel il propose d'intervenir, nous retrouvons le point important de la limitation de l'extension urbaine sur les terres agricoles en figeant le périmètre de foncier urbanisable. Il ne sera plus question, d'après le PDAU, de construire en dehors des zones urbanisables actuelles. Les seuls terrains qui seront intégrés au périmètre sont ceux qui sont déjà construits et qui ont échappé à la planification et au contrôle de l'État. Il est nécessaire de les intégrer pour pouvoir régulariser les constructions réalisées et les intégrer à la dynamique globale de la ville. Cette limitation signifie qu'il faut aller chercher le foncier à l'intérieur des tissus existants. Ceci implique un travail minutieux de repérage du potentiel foncier, des diverses friches, des constructions qui menacent ruine, etc. Ce travail n'est pas visible dans les projets présentés par la wilaya d'Alger, qui se concentre principalement sur les nœuds du macromaillage, sur les grands terrains libres dans les différents quartiers et sur le front de mer qui offre des surfaces foncières importantes et inutilisées. L'enjeu foncier est considérable afin de réaliser l'ensemble des programmes en cours, et notamment les 35 000 logements qui restent à réaliser à Alger pour la fin 2014. Aux dernières nouvelles, le PDAU présenté en 2009 n'est toujours pas approuvé. D'après la presse[11], la question foncière semble poser de nombreux problèmes et fait resurgir les logiques sectorielles. Le ministère de l'habitat vient d'annoncer l'introduction d'un dossier au niveau de la wilaya pour récupérer 330 hectares qui subissaient jusqu'à lors la pression des Exploitations agricoles communes (EAC) et individuelles (EAI), ainsi que la protection de la wilaya. L'arrivée d'un nouveau wali à Alger semble avoir facilité les démarches qui étaient bloquées par l'ancien wali initiateur du plan stratégique. Les études en cours, le processus d'approbation du PDAU et la volonté de sortir des démarches sectorielles et au coup par coup ne permettaient pas d'octroyer des terrains avant la finalisation et l'approbation définitive du plan stratégique. Pourtant, le changement des acteurs au sommet de la wilaya semble perturber le cadre de cohérence et les progrès engendrés en termes de dépassement des logiques sectorielles.

[11] Voir le dossier spécial sur la question foncière dans le supplément économie du quotidien *El Watan* du lundi 3 mars 2014 : « Programmes de logements à Alger. Forte pression sur les terres arables ».

L'ambition et l'incertitude d'une nouvelle gouvernance

La wilaya d'Alger dans ses limites actuelles est, comme nous l'avons vu, l'héritage du Gouvernorat du Grand Alger. La seule différence est que le gouverneur au pouvoir absolu a été remplacé par un wali. Ce dernier est un représentant de l'État et non un élu. On pourrait dire qu'il n'a pas la légitimité sociale et démocratique pour gérer la ville, même si la wilaya est également composée d'une Assemblée populaire de wilaya qui est composée d'élus. C'est de ces derniers d'ailleurs que parlent les différents acteurs lorsqu'ils citent les comités de consultation réalisés avec les élus pour l'élaboration du plan stratégique. Il ne s'agit en aucun cas des maires et des Assemblées populaires communales, qui sont les plus proches des préoccupations quotidiennes des citoyens et de leurs quartiers. Même s'ils ont été consultés dans quelques exceptions, ce sont principalement la wilaya et les daïras qui ont participé à ces réunions. L'échelle locale a été, par conséquent, mise de côté dans les premières phases d'élaboration des projets. Leur consultation est censée être réalisée dans les prochaines phases. Nous avons donc à faire à une gouvernance qui reste dans les mêmes logiques que les récits du futur précédents. Il s'agit d'une démarche fortement centralisée et complètement Top-Down en termes de jeu d'acteurs.

La seule nouveauté depuis plus de vingt ans est la tentative de mettre les actions des différents secteurs sous le même cadre de cohérence. Il y a eu une sorte de médiation entre les secteurs afin de dégager un projet commun. À cette première étape d'élaboration du projet se rajoute une étape future qui est celle de la réalisation du plan stratégique et du maintien des liens entre secteurs sur le long terme. Pour ce faire, les acteurs de la wilaya ont proposé la création d'une entreprise de développement d'Alger, qui serait une structure indépendante dont le rôle serait de concrétiser le plan et de centraliser les portefeuilles des différents secteurs. À l'image de l'agence URBANIS proposée par le GGA, qui aurait pu par ailleurs être reprise et améliorée, l'entreprise de développement d'Alger jouerait en quelque sorte le rôle de maître d'ouvrage et serait en mesure d'établir des montages complexes qui impliqueraient à la fois les acteurs publics, les acteurs privés et la société civile. Les statuts de cette entreprise ont été votés par le Parlement et font l'objet de textes de loi. Dans la pratique, l'entreprise de développement d'Alger n'est pas mise en place et les choses ne semblent pas aller en sa faveur. En effet, depuis le mois d'octobre 2013, l'ancien wali Mohamed Kebir Addou a été remplacé par Abdelkader Zoukh. Depuis son arrivée, l'équipe en charge du plan stratégique est en pleine transformation d'une part, et les études réalisées ne sont pas prises en compte dans les travaux actuels, d'autre part. Les trottoirs par exemple sont en train d'être refaits sur tout le centre d'Alger, sans prendre en considération les études relatives à l'enfouissement des différents réseaux et à la mise en place de la charte des espaces publics. La question de la continuité de la mise en œuvre

du plan se pose avec acuité à l'heure actuelle. Malgré les études réalisées et les efforts consentis pour mettre d'accord les différents secteurs, les changements d'acteurs à la tête des institutions ne garantissent pas le maintien des orientations et de la mise en place du plan. Tout comme les autres récits du futur, celui du plan stratégique est soumis au risque de l'instabilité institutionnelle et aux changements réguliers à la tête des institutions. La centralisation et le manque de relais locaux ne permettent ni à la population ni aux élus de porter le projet et d'en assurer la continuité.

La déclinaison du plan aux différentes échelles

Tel qu'exposé jusqu'à présent, le plan stratégique semble se baser principalement sur une action centralisée en termes de gouvernance et sur des projets structurants en termes spatial. Ce sont principalement des projets à l'échelle de la ville qui participent à l'inscription d'Alger dans une dynamique monde. Cependant, ces projets ont un impact certain sur l'échelle locale et visent également, d'après les dires des acteurs concernés, à améliorer la qualité de vie des habitants. Pourtant, nous retrouvons très peu d'informations sur l'articulation de ces projets à l'échelle locale, sur la manière d'intervenir, sur les outils qui seront utilisés, sur l'implication des acteurs locaux et sur les formes urbaines qui y seront produites. Les images présentées par le hors série numéro 3 de la revue *Vie de Ville* montrent un certain nombre de projets, d'équipements notamment, qui s'implantent sur des surfaces foncières en établissant des clôtures autour des bâtiments. Ce sont les mêmes formes et les mêmes approches produites jusqu'à présent avec les logiques foncières et sectorielles. Mis à part l'aménagement de quelques espaces publics, le lien avec les tissus existants n'apparaît pas dans les documents disponibles jusqu'à présent. Aussi, les actions entreprises jusqu'à présent sont celles de la première phase et visent l'embellissement de la capitale, du centre et du réseau routier. Ce sont les mêmes actions qu'avait entreprises le GPU en s'y limitant et sans entreprendre des interventions de fond.

Le seul élément concret d'articulation à l'échelle des quartiers est celui des 21 projets « cœur de commune » sur l'ensemble de la wilaya. Ils concernent les communes périphériques et visent un certain nombre d'actions qui portent sur la remise à niveau de quartiers périphériques, ainsi que la poursuite de l'effort de réalisation d'équipements dans ces quartiers. Nous ne savons pas si ces projets « cœur de commune » sont sur forme de master plan, de plan d'aménagement, de plan d'occupation du sol, de schémas de structure ou d'une simple superposition des équipements conçus à l'échelle de la ville. Encore une fois, les quelques exemples disponibles pour illustrer ces projets sont des interventions ponctuelles sans images de l'articulation avec l'ensemble des quartiers des communes concernées. Pourtant, cette démarche est porteuse de l'espoir de faire des communes et des quartiers le support d'un développement

futur. Les programmes de logements, par exemple, peuvent être envisagés à travers une répartition dans les différentes communes par un travail de repérage du foncier disponible et d'articulation avec les tissus existants. Les cités de logements y seraient naturellement « intégrées » — pour reprendre la terminologie employée par le ministère de l'habitat — et les orientations visant à produire *« des cités de logements intégrés »* seraient imposées.

L'enjeu de la prise en compte des aspects locaux, et principalement du relais en termes de gouvernance et de mise en œuvre des projets, semble être un point important sur lequel le plan stratégique tarde à se prononcer. C'est un aspect du développement de la ville qui risque de compromettre l'effort réalisé jusqu'à lors, et de porter préjudice au plan stratégique tel que ce fut le cas pour les autres récits du futur.

3.4. Productions et acteurs de la ville ordinaire

Le second groupe d'acteurs/formes urbaines et logiques de production que nous avons identifié concerne les acteurs non publics. Leurs actions, bien que dépendant parfois des dynamiques précédemment évoquées, ne s'inscrivent pas toujours dans une démarche planifiée. Les acteurs ne prétendent à aucun pouvoir d'organisation sur l'ensemble de la ville. Ils agissent localement suivant leurs propres logiques et intérêts.

Bien que présent depuis toujours sur le territoire, ces acteurs n'ont commencé à façonner la ville durablement, qu'à partir des années 1980. Avant cela, ils étaient effacés du fait de la domination des grands pouvoirs organisateurs dans la production urbaine algéroise. Leurs actions étaient émergentes ou résistantes. Ce changement est dû en partie à la libéralisation que nous avons vue précédemment, ainsi qu'à l'affaiblissement de l'idéologie socialiste dominante imposée par le principal acteur du territoire. Les crises économiques et politiques qu'a connues l'Algérie durant les années 1980 et 1990 ont affaibli les institutions étatiques. L'État s'est consacré principalement à faire face à la crise plutôt qu'à s'occuper de la ville et de l'espace urbain. Cette période a été un tournant décisif qui a ouvert la porte à d'autres acteurs du privé et de la société civile dans la production du territoire. Elle correspond donc à la multiplication des visions du monde et des acteurs de la ville. Il n'y a plus un acteur ou un groupe d'acteurs dominant, mais plusieurs acteurs qui se côtoient, s'affrontent ou coopèrent. Les acteurs publics ne disparaissent pas pour autant, ils continuent à œuvrer, mais sans être les acteurs principaux du drame.

Ces différents acteurs sont les producteurs de ce que l'on peut appeler la ville ordinaire. En dehors des grands projets, de la volonté d'organiser le tout et de planifier l'évolution de la ville, ces acteurs produisent des fragments de ville

suivant leurs propres logiques et leur propre type de formes urbaines. Avec l'apparition de ces acteurs, les règles du jeu imposées aux premières années de l'indépendance ont changé progressivement pour faire place à un nouvel état de la société et du pouvoir sur la ville et dans la ville. Dans ce qui suit, nous distinguons trois types d'urbanisme porté par les acteurs de la ville ordinaire. Ils ne sont pas les seuls à produire la ville, mais ils paraissent représentatifs des dynamiques urbaines des 30 dernières années.

3.4.1. L'urbanisme « spontané »

Comme le précise Jean-Jacques Deluz, nous entendons par urbanisme spontané ou quartiers spontanés *« l'ensemble d'habitats autoconstruit en matériaux durs sur l'initiative des habitants et sans viabilisation préalable »* (Deluz, 1988). Ces mêmes quartiers sont également connus sous l'appellation de *« fawdawi »*, donnée par la population elle-même. Ce terme est traduit le plus souvent par *illicite*, qui fait référence au mode d'occupation du sol et aux constructions elles-mêmes, qui ne répondent à aucun permis de construire.

Beaucoup d'autres appellations sont utilisées pour décrire cette urbanisation et ces quartiers. Pour Nora Semmoud, c'est un désarroi sémantique qui dit *« toute l'ambiguïté du phénomène. Le sentiment de honte face à cette réalité, le refus de considérer les choses à leur juste valeur, le discrédit jeté sur certaines formes d'organisation de la vie domestique et d'un espace urbain disloqué »* (Semmoud, 2000). C'est cette ampleur du fait en question qui pousse à explorer les dynamiques et processus qui ont permis d'arriver à cette urbanisation qui prend, sans aucun doute, une part importante dans l'espace urbain algérois.

Cette dynamique de production urbaine commence au milieu des années 1970. Elle commence précisément avec la réforme agraire et les lois sur la nationalisation du foncier. Les grands propriétaires et la bourgeoisie foncière de l'époque s'organisèrent très rapidement, avant même la promulgation de ces lois, pour échapper à la nationalisation et à la limitation de leur patrimoine. Les terrains furent morcelés et vendus sous seing privé afin d'élargir le champ d'accumulation de la bourgeoisie (Semmoud, 2005). Ceci a été favorisé par les mesures prises dès 1974 avec la précision des objectifs du Plan d'orientation générale de développement et d'aménagement de l'agglomération d'Alger (POG), qui a bloqué sur tout Alger le développement résidentiel de type extensif. Ceci a provoqué une pénurie de terrains privés constructibles qui, liée à la crise du logement, a poussé les particuliers à acheter des terrains morcelés de manière « illicite » sur des terres agricoles (Sgroi-Dufresne, 1986). Pour se protéger d'éventuelles mesures prises par les pouvoirs publics, ces particuliers ont fait en sorte d'aller *« vite dans la stratégie du fait accompli »* (Semmoud, 2000). Ceci a engendré une croissance spectaculaire dans les quartiers concernés, notamment sur la basse Mitidja, dont le pic se situait entre 1977 et 1985.

Malgré les tentatives de régularisation débutées en 1975 et les campagnes de démolition de l'habitat illicite lancées en 1985, ces quartiers ont continué leur croissance. Le début des années 1990 et la situation politique instable ont constitué un facteur important pour le redéveloppement spectaculaire de l'urbanisation spontanée. En 1991, le processus électoral du second tour des législatives est interrompu par la démission du président Chadli. Ceci aura pour conséquence la dissolution en 1991 des Assemblées populaires communales (APC) du Front islamique du salut (FIS), qui géraient une bonne partie des communes de la périphérie algéroise. Ces APC ont été remplacées par les Délégations exécutives communales (DEC), afin d'assurer la transition avant de nouvelles élections communales. Cette transition a été l'occasion de toutes les dérives dans les transactions sur les terrains faisant partie des réserves communales. Ceci a été renforcé par la loi 90-25 d'orientation foncière, autorisant les transactions entre les personnes sans passer par les communes. Beaucoup de lotissements ont été créés à cette période, sans viabilisation ni permis de construire.

D'après les chiffres donnés par Sfar Zitoun pour la période comprise entre 1987 et 1998 : *« la part des constructions illicites, c'est-à-dire "sans-papier" comme le disent les Algérois, dans ce processus de croissance, était de 15 % du parc, oscillant de 2 % dans l'arrondissement de Bab-el-Oued à 52 % dans celui de Dar-el-Beïda »* (Safar-Zitoun, 2002). Cette urbanisation s'est développée dans un premier temps principalement au sud-est d'Alger, dans les communes de la Mitidja, ainsi que dans certaines communes de l'ouest algérois telles que Béni Messous, Bouzaréah, Dely Ibrahim et Birkhadem (Semmoud, 2005). Confrontés au fait accompli, les pouvoirs publics ont tenté des régularisations successives en 1975, 1985 et plus récemment en 2008 avec la loi de mise en conformité 08-15. Elles portent le plus souvent sur les aspects architecturaux et esthétiques, rejetant la faute sur le constructeur. Même si les viabilisations sont réalisées au fur et à mesure par les communes, les espaces publics quant à eux ne sont pas pris en charge. Aussi, la mise en conformité est en échec dans plusieurs quartiers se situant en zone agricole. Les permis de construire ne peuvent y être délivrés, du fait qu'ils ne se situent pas en zone urbanisable dans le Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme (PDAU). Cette sorte de vide juridique bloque tous les processus de régularisation.

Les formes urbaines produites par ces acteurs de la société civile et du secteur privé sont souvent des blocs de maisons mitoyennes de R+1 à R+4. Les blocs occupent souvent la totalité des surfaces foncières. La logique est celle de la rentabilisation de l'acquisition foncière. Les maisons sont construites progressivement avec un premier niveau dédié aux commerces, suivis de niveaux dédiés aux logements. Chaque étage est généralement dédié à un appartement destiné aux enfants de la famille – aux garçons particulièrement —



Photo 10 : photographie aérienne de l'urbanisme spontané à proximité du cimetière El Alia.
Source : photographie de Kais Djilali 2008, propriété de Halim Faïdi.

ou à la location (photo 10). Ces constructions sont réalisées par des citoyens afin de compenser l'offre en logement. Ce sont des acteurs du premier niveau qui agissent dans un territoire local. Ils sont parfois du second niveau en s'inscrivant dans un réseau de migration lié à une région spécifique du pays.

En plus des aspects physiques et spatiaux de ces quartiers, il existe toute une dynamique sociale et économique qui s'y est développée. En effet, les stratégies des groupes sociaux dans l'acquisition des terrains et la construction des maisons relèvent d'une organisation d'abord familiale, ensuite sociale. Aussi, s'est développée toute une économie populaire, informelle ou parallèle, autour de ces quartiers. Ceci a commencé par le commerce de matériaux de construction, puis d'ameublement, pour finir avec des commerces d'alimentation ou autre. Ils sont souvent organisés par type de commerces, occupant des rues entières, rappelant les corporations de métier de la Casbah (Mezoued, 2010). En effet, ces dynamiques sont issues d'acteurs du premier et du second niveau, mais s'y greffent depuis quelques années des dynamiques issues d'acteurs du troisième, voire du quatrième niveau. Une série d'importateurs s'inscrivant dans une dynamique mondialisée et capitaliste ont occupé des constructions issues de l'urbanisme spontané. Aussi, quelques grandes marques et entreprises internationales s'y installent sous forme de sièges ou de franchises.

Au finale, ces productions urbaines n'ont rien de spontané. Elles répondent à des stratégies individuelles ou de groupes d'acteurs. Elles sont peut-être spontanées par rapport à la planification, mais ne sont en aucun cas issues d'une action involontaire et non maîtrisée par les protagonistes de l'action.

3.4.2. L'urbanisme de la privatisation ou de la cession des biens de l'État

L'urbanisme spontané, que nous venons d'explorer, s'inscrit, dans l'irrégularité par rapport à la réglementation en matière d'urbanisme et d'occupation de l'espace. Ce sont des acteurs et des actions qui vont à l'encontre de la planification et de la volonté des acteurs du secteur public et de leurs grands récits. L'urbanisme de la privatisation quant à lui, s'inscrit dans la continuité de celui de la libéralisation. Il met en scène à la fois des acteurs du secteur privé et de la société civile, ainsi que des acteurs du secteur public. Il commence réellement dans les années 1980 avec la cession des biens de l'État[12], qui donnait la possibilité aux particuliers d'être propriétaires fonciers et immobiliers. Ces acquisitions se sont faites dans un premier temps sur les réserves foncières communales[13], constituées à partir de 1974. Il y eut un retard de cinq ans entre les premières lois sur les réserves foncières et le début de la vente des

[12] Loi 81-01 portant la cession des biens de l'État.

[13] Loi 74-26 du 24 février 1974, portant sur la constitution de réserves foncières communales *« qui doivent servir d'assiette à tout investissement de l'État, des collectivités locales et des particuliers »* (Sgroi-Dufresne, 1986).



Photo 11 : rue de Baba Hassen.
Source : photographie de l'auteur, 2014.

terrains, qui était dû aux « *contraintes d'ordres administratifs et financiers* » (Sgroi-Dufresne, 1986). Jusqu'en 1990, toutes les transactions foncières dans ce cadre-là passaient par les communes. Ces dernières avaient pour obligation de lotir et de viabiliser les lots, préalablement à la vente, conformément à la loi 79-108[14].

Les premières productions étaient sous forme de lotissements réalisés autour des noyaux villageois de la périphérie, principalement à l'ouest d'Alger. Les communes telles que Draria, Shaoula, Douera et Baba-Hassen, étaient entourées de terrains publics, contrairement aux communes de l'est et du sud dont les lotissements existants voisinaient avec des propriétés agricoles privées (Sgroi-Dufresne, 1986). Ces opérations étaient dominées par la forme coopérative encouragée par l'État. Dans un premier temps, des lotissements de villas quatre façades entourées de clôtures ont été produits (photo 11).

Cet urbanisme prend également racine vers 1975 avec l'apparition des nouveaux actes d'urbanismes qui seront complétés en 1982 avec la loi 82-06 portant sur les permis de construire et de lotir. Aussi, il y eut, dès 1971, la réalisation de quelques opérations de lotissement et d'habitat pavillonnaire à Birkhadem, Kouba, Birmandreis et Rouiba. Elles ont été autorisées par le COMEDOR, et constituaient des exceptions dans les dynamiques urbaines de l'époque. Cela dit, elles faisaient partie du programme d'accession à la propriété lancé dès 1970, avec l'épargne logement auprès de la Caisse nationale d'épargne et de prévoyance (CNEP) (Sgroi-Dufresne, 1986). Cette ouverture du marché à la propriété privée est destinée dans un premier temps uniquement à l'occupation du patrimoine immobilier par les propriétaires. La vente et la location sont interdites et l'accumulation de capital également. Ce sont donc dans un premier temps des acteurs du premier niveau qui accèdent à la propriété sous une forme plus régulière que les acteurs du récit précédent. En 1983 est promulguée la loi du 25 décembre qui autorise l'investissement immobilier privé destiné à la vente et la location. Ceci enclenchera le début de la promotion immobilière qui explosera à partir des années 2000. Elle impliquera des acteurs du second niveau avec la promotion immobilière « étatique ». Ce sont les Offices de promotion et de gestion immobilière (OPGI) et les Entreprises de promotion du logement familial (EPLF), qui assureront ces promotions. La promotion immobilière impliquera également des acteurs du troisième niveau issus du secteur privé et visant l'accumulation du capital.

Tout comme pour l'urbanisme spontané, des dynamiques économiques et sociales se sont greffées sur cet urbanisme de la privatisation. Aussi, ce qui était réglementé au début ne le sera pas toujours. Des constructions ou des extensions « illicites » se sont greffées progressivement sur ces quartiers, ainsi qu'une économie populaire pas toujours réglementée.

[14] Loi 79-108 portant sur la viabilisation des lots.



Photo 12 : le boulevard de Sidi Yahia et la franchise Nike.
Source : photographie de l'auteur, 2012.

3.4.3. L'urbanisme de la ville franchisée

Le terme de ville franchisée est emprunté à David Mangin qui lui-même l'emprunte à celui de franchises commerciales. Il l'utilise pour désigner l'état des villes contemporaines qui se trouvent envahies par les chaînes de grandes marques, que ce soit en périphérie dans les zones commerciales, ou dans les centres-ville anciens. Ce sont des entreprises qui s'inscrivent dans une économie globalisée construite en réseau, qui achètent ou vendent des droits sur l'exploitation de commerces ou de portions de territoire. Cette ville franchisée se caractérise par ses *« emprises privées, extraterritoriales à bien des égards, concessions, polices privées ou municipales, péages urbains, jeux sur les fiscalités locales, paradis fiscaux [...] »* (Mangin, 2004). Cette réalité à laquelle l'auteur fait référence est certainement celle des pays « développés ». L'Algérie n'en est pas encore là, mais nous y retrouvons néanmoins les signes émergents de cette urbanisation, qui sont la conséquence directe de la libéralisation des années 1980. La stabilité économique et sécuritaire du pays à partir des années 2000 a attiré l'attention des multinationales et autres investisseurs étrangers sur le potentiel économique algérien.

Cette urbanisation est le résultat du passage d'une économie de marché, dont les acteurs étaient de petites entreprises locales privées ou nationales des trois premiers niveaux braudéliens, à une économie globalisée dont les acteurs agissent sur des territoires plus vastes et qui sont du quatrième niveau dont nous parle Jean-Philipe Peemans (Peemans, 2013). Ce qui est intéressant, en termes urbains, c'est que ces acteurs « globaux » vont commencer dans un premier temps par se greffer sur les quartiers, ou parties de la ville, construits par les deux récits précédents. Cela commence avec les représentations de grandes marques d'informatique, de bureautique, etc. Elles occuperont des étages de villas ou des villas entières dans les quartiers autoconstruits légalement. Agissant principalement dans la distribution de leurs produits aux revendeurs, elles ne cherchent pas de pignon sur rue ni de grandes modifications des locaux loués. Progressivement et avec l'ouverture du marché aux banques privées, ces dernières vont s'installer également dans les lotissements cités précédemment. Pour les besoins de leurs activités, elles vont entraîner des modifications importantes dans les villas occupées et choisissent de s'implanter soit dans les quartiers dits « chics » tels qu'Hydra ou El Biar, soit le long des routes nationales dans les quartiers périphériques tels que Dely-Ibrahim ou Cheraga. Beaucoup de rez-de-chaussée de villas seront loués à des agences bancaires sur l'ensemble de l'Algérois. Plus tard vers la fin de 2010, certaines banques dont la BNP commenceront à construire des sièges plus vastes dans le « zoning » d'affaire de Bab Ezzouar, non loin de l'aéroport d'Alger.



Photo 13 : le centre commercial de Bab Ezzouar.
Source : photographie de l'auteur.

Au courant des dix dernières années, ce sont les grandes marques d'habillement, d'électronique, d'électroménager et de chaînes de restaurations, qui se sont implantées à Alger à travers des franchises commerciales. Comme le dit Mangin, *« en matière de choix des sites, la formule est simple : flux, accessibilité, visibilité, coprésence, capacité d'accueil »* (Mangin, 2004). Le pouvoir d'achat constitue également un élément important de ce choix. De ce fait, l'une des premières implantations de ces franchises est le Boulevard de Sidi-Yahia, où les marques telles que Nike, Mango, Etam, Sony, Quick et autres ont occupé des villas autoconstruites (photo 12). Les locations étaient possibles lorsque les constructions étaient en règle, ou lorsqu'elles ont été mises en conformité. Cette implantation n'est pas fortuite, car le boulevard est une route nationale fortement fréquentée, qui se situe à la frontière de deux des plus riches communes d'Alger. Ce choix a littéralement changé le statut de la rue, en lui donnant une plus-value qualitative d'une part, et en augmentant les prix de l'immobilier et du foncier d'autre part. Assez paradoxalement, ces marques s'installent plus difficilement au centre-ville historique. Mises à part quelques tentatives telles que le Quick, Nike, Adidas ou Puma, ces enseignes préfèrent visiblement s'installer en périphérie et travailler avec des acteurs privés plus flexibles.

Dans une autre échelle, l'exemple le plus actuel de cette dynamique est le centre commercial de Bab Ezzouar. Réalisée par un groupement franco-suisse, cette « boîte à chaussure » renferme toutes sortes de grandes marques et de lieux de loisir (photo 13). Elle est devenue une centralité algéroise à part entière, de telle sorte que les gens se donnent désormais rendez-vous « au centre commercial de Babez ». Il se situe sur le zoning réservé au centre d'affaires cité ci-dessus. Il bénéficie d'espaces extérieurs privés, d'agents de sécurité, de places de parking, etc. Il illustre parfaitement *« les nouveaux partages entre public et privé dans l'organisation urbaine »* que ce type d'urbanisme engendre (Mangin, 2004). Il met en confrontation les acteurs privés de différentes échelles et des acteurs publics, sous forme de coopération ou de conflit. À titre comparatif, ces franchises ne se sont pas installées au niveau du centre commercial de Riadh El Feth par exemple, dont la gestion reste au niveau des acteurs du secteur public. Il semblerait, à première vue, que ces acteurs aient des difficultés à se greffer aux productions des acteurs du secteur public. Ils semblent trouver plus de facilité avec les acteurs du secteur privé et de la société civile.

Les franchises commerciales ne sont pas l'élément unique de cet urbanisme. Il existe également les promotions immobilières privées qui poussent ici et là à Alger, réalisées par des Libanais, des Qataris ou des Émiratis. Il y a également l'ensemble des projets de complexes touristiques et des plages cédées en concessions à de grands groupes internationaux. Ils sont, comme les marques commerciales, inscrits dans une économie globalisée dont l'intérêt principal est le profit. Les acteurs du quatrième niveau, impliqué dans cette urbanisation, sont

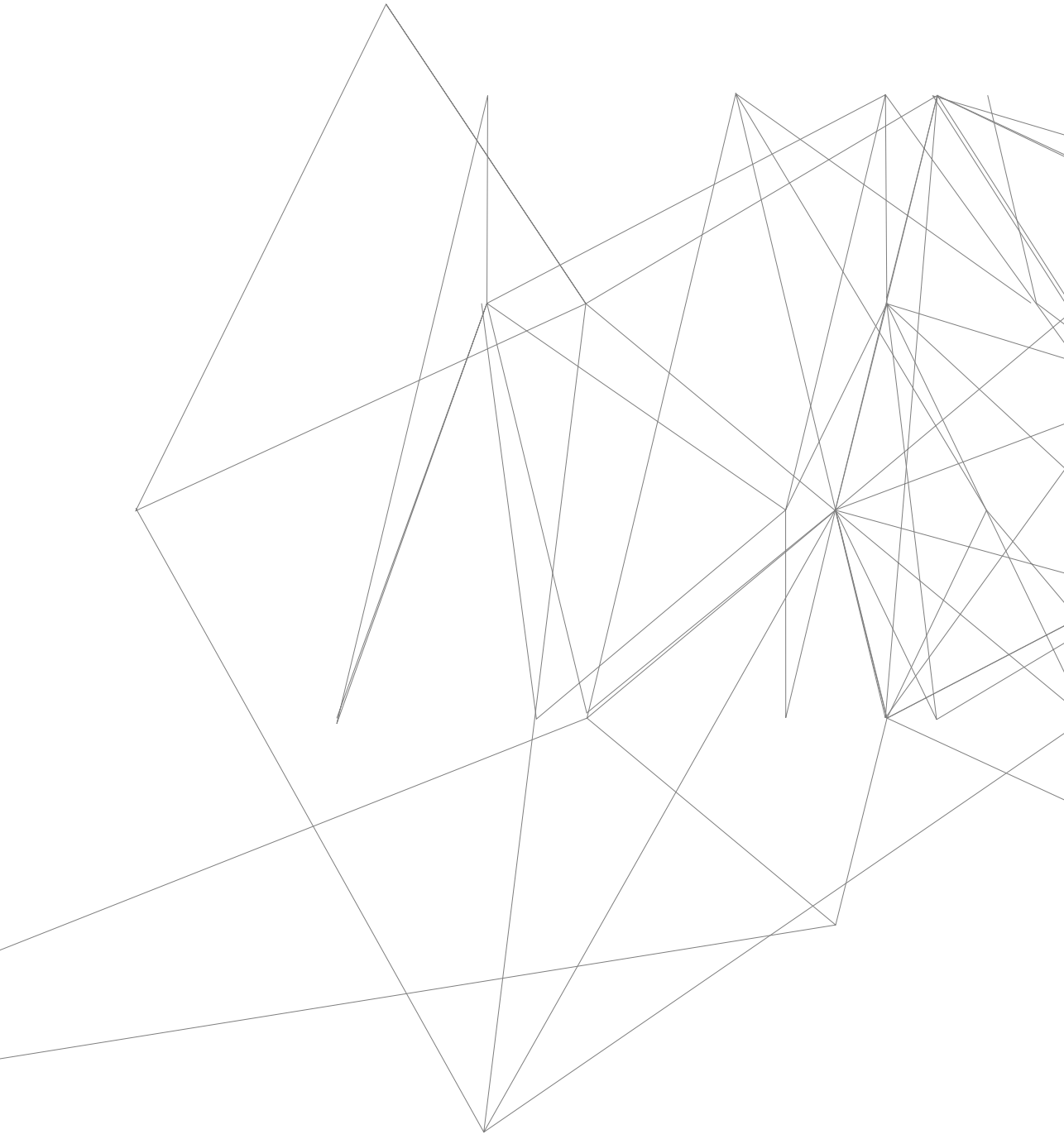
souvent déconnectés de la réalité locale, à la fois spatiale, mais aussi culturelle. Nous ne rentrerons pas ici dans le détail de leurs productions, mais tenons à mettre le doigt sur ces nouvelles dynamiques de production de l'espace urbain. Ces acteurs risquent de prendre de plus en plus de place dans la production du territoire. Ils réorganisent progressivement les logiques de production de la ville qui étaient jusqu'alors locales, régionales ou nationales.

3.5. Multiplication des acteurs, fragmentation et hybridation

La table des acteurs et les éléments de la structure du récit ont permis de mettre en évidence les différentes logiques de production de l'espace urbain algérois depuis l'indépendance du pays. Ces logiques, qu'elles soient publiques, privées ou de la société civile, ont été depuis 1962 des logiques sectorielles et d'occupation du foncier. Chaque acteur a agi suivant ses propres préoccupations et dans ses propres espaces sans se soucier des actions des autres acteurs. Les discours de ces derniers, notamment des acteurs publics, sont emprunt de fragmentation. Les grandes opérations urbaines et les grands projets, sont pensés comme des pièces et des objets structurants le territoire même si les projets d'ensemble et les structures développées par les récits du futur n'ont jamais abouti. Aussi, l'attitude par rapport à la production de la ville ordinaire, considérée comme des fragments de ville, mène à une non-considération de ces productions et donc à les isoler des productions « officielles ».

Ces attitudes font que les acteurs des différents secteurs n'entretiennent pas de liens entre eux. De plus, les mêmes acteurs du secteur public agissent parfois de manière sectorielle sans relations entre les secteurs. Les formes qu'ils produisent seraient, par conséquent, déconnectées les unes par rapport aux autres, tel que nous l'énoncions dans notre constat.

Pourtant comme nous venons de le voir ici, chaque logique de production spatiale influence l'autre même s'il n'y a pas de liens directs ou de coordination des actions. L'urbanisme de la continuité dans la rupture et celui de la rupture dans la continuité, par exemple, influencent l'urbanisme spontané et celui de la privatisation. Les choix de certains acteurs ont incontestablement des conséquences sur d'autres acteurs. De ce fait, il y a, semble-t-il, un enchevêtrement des pratiques qui s'opère. Ces justement ce croisement et cet enchevêtrement des logiques qui produit le récit de la ville en train de se faire. Reste à savoir à présent si cet enchevêtrement est suffisant pour dépasser la fragmentation de certains espaces et fabriquer du lien entre les formes urbaines d'une part et entre les acteurs d'autre part.



DEUXIÈME PARTIE :
LE RÉCIT DU TRAMWAY D'ALGER

IV.MÉTHODOLOGIE DE LA MISE EN INTRIGUE

Dans la première partie de cette thèse, nous avons pris connaissance des conditions du récit, de ces ressorts, mais aussi des éléments du récit urbain algérois. Ce dernier est, comme nous l'avons vu, constitué d'une diversité d'acteurs qui produisent la ville suivant différentes logiques, en ayant pour résultat différents types de formes urbaines. Ces logiques ont été sectorielles et correspondent à des stratégies d'occupations foncières. Bien que produisant parfois des fragments de villes, ces acteurs et leurs productions s'enchevêtrent dans la réalité de la ville en train de se faire. Par leurs interactions, ils construisent le récit urbain d'Alger en mêlant les récits urbanistiques des acteurs officiels et les pratiques et production des acteurs de la ville ordinaire.

Dans les ressorts du récit, nous avancions l'hypothèse que le récit de la ville en train ce faire peut être appréhendé en articulant les approches développées à partir de la théorie du récit littéraire, les outils d'analyse classique de la morphologie et des analyses socioanthropologiques. La construction de l'intrigue se baserait sur une lecture des phénomènes à l'œuvre entre passé et présent. La forme serait révélatrice à la fois du récit urbain d'Alger, mais aussi des différents récits urbanistiques des différents acteurs.

Ce chapitre suivant a pour objectif de présenter les méthodes utilisées pour mettre en récit les phénomènes urbains d'Alger. Il y est question plus particulièrement du récit du tramway d'Alger. Ce dernier a été analysé sur la base de différents travaux de terrain. Le premier travail a été réalisé de janvier à février 2012. Il fut consacré à un déblayage rapide des informations disponibles sur place. Une sorte d'inventaire a été effectuée grâce à la rencontre de quelques acteurs et aux recherches documentaires effectuées auprès de quelques communes et institutions. Ce travail a permis de préciser les objectifs de la recherche et de recadrer le terrain d'étude avec plus de précision.

Le second travail a été réalisé d'août à novembre de la même année. Il fut consacré à l'analyse de terrain proprement dite. Nous y étions accompagnés d'une étudiante stagiaire en master complémentaire en urbanisme et aménagement du territoire[1]. Ce travail s'est divisé en trois points principaux qui sont : les observations in situ, les entretiens avec les acteurs et le travail complémentaire de documentation et de récolte de données. De retour en Belgique, ces données ont été classées et analysées pour constituer le corpus de base de la thèse.

Enfin, un troisième travail de terrain a été réalisé en août 2013. Il avait pour objectif de préciser certaines informations et de revenir consulter les acteurs après avoir finalisé les analyses de terrains. Ceci a permis d'avoir un retour sur les orientations prises par la thèse et d'avoir une implication des acteurs dans un éventuel processus de construction de notre récit algérois du futur.

4.1. Rappel des faits

Dans la scène du drame, nous exposions l'ampleur de l'étalement urbain qu'a connu Alger ces cinquante dernières années. Nous y mettions en avant quelques enjeux à venir de ce développement, dont la préservation des ressources naturelles, le développement économique, les transports, etc. Nous évoquions le fait que l'avenir de ce territoire, comme celui de beaucoup de villes contemporaines de par le monde, est voué soit à un éclatement et à une fragmentation continue et ininterrompue, soit à une restructuration de la ville autour d'un nouveau rapport ville/campagne et d'une articulation autour de nouveaux éléments structurants. Parmi ces derniers, nous évoquions les infrastructures de transport qui tendent à devenir des éléments clés de cette restructuration territoriale.

En effet, les questions de la mobilité et des transports et de leur articulation au développement de la ville occupent une bonne partie de la pensée contemporaine sur la ville. Ces deux thèmes sont étroitement liés et l'un ne va pas sans l'autre. Penser la forme de la ville implique la nécessité de penser aux moyens de transport et aux formes de mobilités qu'elle engendre et qui lui sont nécessaires. Une ville compacte et dense n'a pas les mêmes besoins qu'une ville diffuse ou polycentrique. L'une favorisera, par exemple, un transport de proximité avec une multitude d'arrêts et à fréquence élevée ; l'autre favorisera un transport plus rapide avec moins d'arrêts et une plus grande capacité. Aussi, les différents équipements d'une ville n'ont pas tous les mêmes besoins en termes de transport. Les équipements métropolitains par exemple, dont le rayonnement est le plus grand, nécessitent des transports rapides et

[1] Lucie Desmedt nous a accompagnés dans le cadre de son stage de fin d'études pour le master complémentaire en urbanisme et aménagement du territoire de l'Université catholique de Louvain. Elle y a produit un mémoire portant le titre de : « L'adhérence du tramway d'Alger à l'échelle du quartier ».

efficaces permettant des déplacements à partir de différents points de l'aire métropolitaine d'une ville, vers ses centralités que constituent les équipements métropolitains. Les équipements de proximité quant à eux nécessitent des modes de transport plus lents et plus en lien avec le déplacement piéton. La répartition spatiale des centralités, la densité, les distances et la vitesse sont autant de paramètres qui entrent en jeu pour la définition des métriques[2]. Le problème qui se pose est que les formes urbaines et les transports sont souvent pensés séparément. Les grandes infrastructures de transport sont destinées à de plus en plus de vitesse et sont isolées des tissus urbains. Les transports sont pensés dans une logique de déplacement d'un point A à un point B, sans considérer ce qui se passe entre les deux (Amar, 1993). Cette logique est, d'après François Ascher, celle de la ville moderne façonnée par la division du travail et la répartition des activités suivant des *zonings* qu'il faut relier entre eux. De plus, la recherche constante de performances dans le transport et le stockage des biens, des informations et des personnes (BIP) accentue cette logique de répartition, de distribution et de liaison (Ascher, 2005). Aujourd'hui encore, *« la ville continue d'être pensée comme ensemble d'activités localisées, le transport n'étant que la conséquence regrettable quoiqu'inévitable de la croissance de la ville et de la distribution spatiale des activités »* (Amar, 1993). Cette vision du transport comme lien entre un point A et un point B, considérés tout deux comme des lieux et donc comme des espaces-temps, envisage la liaison même entre ces deux points comme étant hors de l'espace-temps, comme un non-lieu. Ce serait un vide qu'il faut soit réduire par l'augmentation toujours plus importante de la vitesse, soit occuper par une distraction ou une activité quelconque (Amar, 1993). Le contenu propre du voyage devient une préoccupation importante qui ne cesse de croître avec l'amélioration du confort des transports en commun. Le temps de déplacement y est meublé par le travail, les loisirs (lecture, musique, jeux, etc.) et la contemplation (du paysage). Envisagés de la sorte, les modes de transports sont de plus en plus conçus et réalisés en sites propres protégés, pour réduire au maximum les « interférences » extérieures et gagner du temps en allant plus vite. Ils sont, de ce fait, isolés de la ville et de son urbanité. Ils occupent le vide des formes urbaines et donc de l'espace public, sans forcément, d'une part, participer à son caractère de fabricant de liens par la liaison formelle entre les masses bâties, ni favoriser la co-présence par les rencontres entre les individus d'autre part.

Face à cette situation, de nombreux auteurs et professionnels proposent de repenser la mobilité et les systèmes de transport en les intégrant à la réflexion sur la ville. Ils mettent en évidence que la mobilité n'est pas une prothèse externe aux pratiques urbaines les plus fondamentales, mais constitue un des éléments fondamentaux de la constitution de la ville et de son « urbanogenèse »

[2] Une métrique est une modalité de mesure et de gestion de la distance, c'est un mode de transport et tout ce qui l'accompagne (Lévy, 2005a).

(Lévy, 2005b). Georges Amar, par exemple, propose de penser la ville même comme un « *système de mouvement* », et d'établir une écologie du transport urbain, c'est-à-dire penser la ville comme une forme organisée du mouvement humain (Amar, 1993). L'idée est en partie de reconsidérer la formule habituelle du déplacement d'un point A à B en suivant un chemin précis, et lui substituer l'idée de détour. Le trajet de A à B n'est plus vide, mais peux être « meublé » par des haltes, des rencontres, des imprévus, etc. Ceci implique l'idée de multiplier les « points d'ancrage » et de renforcer l'adhérence des transports au territoire et au tissu de la ville. C'est une sorte d'urbanisation du mouvement qui passe par le fait de lui aménager *« une place pensée en cohérence avec l'organisation du tissu urbain dans toute sa variété »* (Amar, 1993). En effet, les infrastructures, comme nous l'avons vu, occupent souvent le vide des tissus urbains. Que ce soit l'automobile par ses rues, le tramway par ses rails ou ses sites propres, ou encore le métro avec ses bouches qui occupent l'espace public, les différentes métriques participent directement à la configuration de l'espace urbain. Bien que les effets structurants des transports sur les transformations spatiales, sociales et économiques, soient considérés par certains auteurs comme un mythe (Offner, 1993), ils influencent néanmoins, et de manière directe, la configuration même de l'espace. Prenons par exemple une rue à la limite de deux « quartiers ». Elle sert d'interface et permet la circulation piétonne transversale entre ces deux quartiers. Elle peut constituer le lien qui permet la co-présence et l'échange. Supposons qu'un tramway en site propre vienne traverser la rue en balisant son passage par des barrières qui empêchent tout franchissement. Ceci aurait forcément un impact sur le rôle de cette rue et sur la relation entre les quartiers. Le passage de l'un à l'autre se ferait moins facilement et le tramway constituerait une barrière visuelle, qui pourrait accentuer l'effet de séparation entre les deux quartiers. Si l'un des deux quartiers possède plus d'infrastructures, d'équipements et de commerces, ceci pourrait engendrer des processus de ségrégation ou de *gentrification*. Prenons le même tramway inscrit dans un espace partagé où le piéton peut circuler librement, l'effet serait complètement différent et renforcerait probablement le lien entre les deux quartiers.

C'est dans cette perspective que nous avons choisi d'explorer le tramway d'Alger, d'en analyser le récit présent et d'en écrire un récit du futur. Le tramway à la particularité de traverser linéairement une partie importante de la ville. Dans son passage, il croise différentes formes urbaines et différents fragments issus de différentes logiques de production de la ville évoquées dans le chapitre précédent. Il constitue un potentiel de fabrication de liens entre les différentes parties du territoire et entre l'échelle métropolitaine et celle des quartiers qu'il traverse.

À l'échelle de la ville, l'arrivée du tramway implique plusieurs possibilités de développement à venir et donc plusieurs récits du futur (figure 33). Les enjeux à cette échelle sont le choix des centralités, des densités et d'une politique foncière. Le premier récit est celui de la densification à l'intérieur des espaces bâtis existants. Il s'agit de construire la ville dense (1). La connexion établie par le tramway y est vue comme l'occasion de stopper l'étalement urbain. Les espaces déjà bâtis s'y transformeraient en centres qu'il faut densifier et connecter aux autres centres, grâce à de nouvelles lignes ou à des extensions des lignes existantes. Ce récit correspond également à une logique de préservation foncière. Les terrains non urbanisés sont préservés pour d'autres usages.

Le second récit est celui de la densification entre les espaces bâtis existants (2). Il s'agit de prolonger l'étalement urbain et de rentabiliser le foncier tout au long de la ligne de tramway. Ce foncier, en devenant accessible, ne pourra, d'après ce récit, céder à la pression immobilière qui s'y fera. Il y est donc question de rentabiliser l'investissement de la ligne, en exploitant la plus-value apportée au foncier.

Le dernier récit concerne des densifications ponctuelles autour de certains points liés à l'infrastructure de transport. Il s'agit des Transit Oriented Développement (TOD) exposés au second chapitre. C'est une sorte de récit intermédiaire qui produit de la ville dense autour des lieux accessibles, tout en préservant le foncier non urbanisé (3).

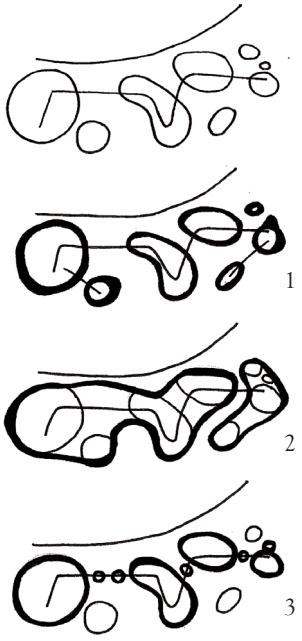


Figure 33 : schématisation des trois récits possibles autour du tramway, à l'échelle de la ville. *Source : élaboration de l'auteur.*

À l'échelle des quartiers, l'écriture du récit du futur du tramway implique également plusieurs possibilités (figure 34). L'enjeu à cette échelle se situe principalement au niveau de l'espace public et des limites du projet. La première possibilité est qu'il vienne se greffer à la ville sous forme de fragment supplémentaire, comme un tube qui traverse la ville (1). Il peut par conséquent accentuer la séparation entre certaines parties du territoire ou en créer de nouvelles. Le périmètre de projet, dans ce cas-là, ne dépasse pas celui de la ligne elle-même. La seconde possibilité est celle que le tramway contribue à un projet de ville qui dépasse sa propre limite (2). Il engloberait ici un territoire plus vaste compris dans une certaine épaisseur de part et d'autre du tramway. Il participerait à l'enchevêtrement et l'hybridation des formes

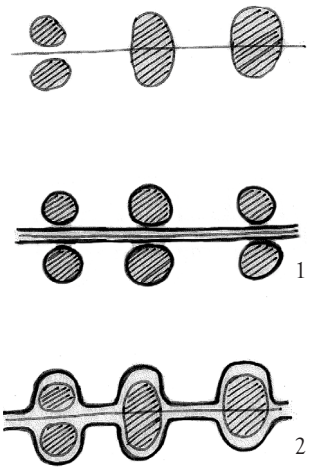


Figure 34 : schématisation des deux possibilités d'interaction du tramway avec les formes urbaines à l'échelle locale. *Source : élaboration de l'auteur.*

urbaines et des relations entre les acteurs. Enfin, le tramway peut combiner entre différentes configurations en fonction du contexte et des besoins en déplacement, en vitesse, en accessibilité et autres.

Pour rappel, les questions que pose la recherche sont les suivantes : comment faire en sorte que le tramway participe à la construction d'un projet de ville qui permette de fabriquer des liens entre les formes urbaines d'une part et entre les acteurs d'autre part ? Comment le tramway peut-il participer à la construction d'un récit d'espace public comme médiation ?

4.2. Les formes urbaines au-delà de la forme

Notre préoccupation pour les formes urbaines et notre intérêt pour les analyses morphologiques, comme potentiel révélateur des récits urbains, ne doit pas nous détourner de la place tout aussi importante de ce qui est contenu dans la forme, à savoir, la société et l'ensemble des pratiques de ses individus. Analyser et faire la ville aujourd'hui ne peut pas se réduire au bon agencement des formes urbaines (Viala, 2005). En effet, *« il ne faut pas oublier que les rues avant d'être des nœuds et des liens [spatiaux] sont des liens entre les hommes, que les parcelles traduisent notre rapport au sol, à la propriété et à l'héritage, que les bâtiments sont l'enveloppe protectrice de nos enfances, de nos amours, des joies de notre quotidien et de nos deuils. Les rues et les places de nos villes, les bâtiments où nous naissons et aimons forment avec nous une trame vivante »* (Salat, 2011, p. 16).

Il existe de toute évidence un lien inséparable entre les formes et les pratiques. Premièrement, certaines formes urbaines accueillent et facilitent certaines pratiques et pas d'autres. Panerai, Castex et Depaule nous donnent, à ce sujet, l'exemple des tissus traditionnels et de la configuration de l'îlot, dans laquelle il est facile en venant du travail, par exemple, de s'asseoir à une terrasse de café au coin d'une rue pour attendre quelqu'un ; de faire une petite course chez l'épicier ou chez le fleuriste de la rue ; et de se rendre à l'adresse d'une soirée en comptant le numéro des portes et sachant que le numéro 7, par exemple, est situé entre les numéros 5 et 9. Ce sont dans ce cas les configurations de l'espace qui permettent, du fait de la mixité des fonctions et de la proximité, d'effectuer un certain nombre d'actions ou de pratiques (Castex et al., 1977).

Deuxièmement, les formes urbaines sont le produit de la société et donc résultent en partie de l'image que la société se fait d'elle-même. Elles sont le résultat d'une culture, d'une époque, d'une vision du monde, d'une conjoncture économique, etc. (Newman & Kenworthy, 1999). L'espace urbain et les formes urbaines ne sont ni un simple support aux pratiques ni un simple produit. Ils sont *« une des formes d'expression de la société dans toute sa complexité »* (Dris, 2005, p. 87). De ce fait, les formes urbaines nous renseignent en partie sur la

société, car *« la réalité bâtie nous informe sur les idéologies en œuvre, sur les conditions économiques, sur les rapports sociaux [...] »* (Castex et al., 1977).

Ces quelques points supplémentaires nous mettent face à plusieurs difficultés, qui tournent autour de la manière d'établir le lien entre les études morphologiques qui nous intéressent, les pratiques et perceptions des habitants et les jeux d'acteurs. Notre volonté est de dépasser les analyses morphologiques simples dont font usage les architectes et qui semblent ne pas suffire à rendre compte des phénomènes urbains dans toute leur complexité. Afin de faire parler les formes, il faut pouvoir combiner les analyses propres aux architectes à des analyses des pratiques et des jeux d'acteurs. Toute la difficulté est que l'étude des formes procède généralement par échantillonnage ou par l'étude de parties. Or, les pratiques ne sauraient se limiter à un cadrage précis, car elles sont diffuses sur le territoire d'une ville, voir au-delà. Aussi, la terminologie utilisée par exemple pour décrire l'étude morphologique d'un quartier, qui serait défini en fonction des caractéristiques formelles, ne saurait correspondre au quartier tel que défini par les pratiques et les représentations mentales des habitants. Toute la difficulté est de trouver les outils adéquats pour explorer les différents aspects du territoire de la ville.

4.2.1. Pratiques, représentations et images de la ville

Afin de lier les différents aspects qui nous intéressent, à savoir : les formes urbaines, les pratiques et les jeux d'acteurs, nous nous intéressons à certains aspects du travail de Kevin Lynch. Ce dernier nous semble intéressant dans la manière avec laquelle il lie l'étude du paysage urbain et de la structure de la ville avec celle de quelques pratiques et représentations que se font les habitants de leurs territoires. Il se base sur la dimension visuelle de l'expérience urbaine qu'il considère comme fondamentale. Cette dimension visuelle est forcément sélective, car elle se concentre sur quelques éléments que Kevin Lynch propose d'analyser grâce à cinq clés de lecture, qui sont : les routes (voies), les secteurs (quartiers), les limites, les repères et les nœuds. Il procède en repérant les cinq éléments sur des cartes, à partir d'un travail d'enquête auprès de quelques habitants (figure 35). Les résultats sont des cartes mentales qui représentent le paysage de la ville et ses éléments structurants, non pas comme objet réel, mais comme une reconstruction, faite par les habitants, de ce même paysage (Lynch, 1969 ; Salat, 2011). Lynch construit à partir de ce travail,

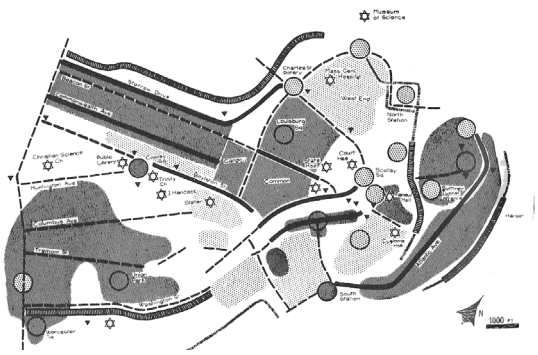


Figure 35 : la forme visuelle de Boston.
Source : Lynch, 1969.

ce qu'il appelle l'image de la cité. Cette dernière vise à définir la lisibilité de la ville et la facilité avec laquelle ses habitants se la représentent de manière individuelle, mais aussi collective. Bien qu'il n'y ait pas une seule image couvrant l'ensemble de la ville, mais plutôt, comme nous l'avons déjà évoqué précédemment, un *« assortiment d'images qui se chevauchent et se relient plus ou moins »* (Lynch, 1969, p. 100), Lynch tente de définir une image qui serait la plus collective possible. *« Une ville lisible est [d'après lui] celle dont les quartiers, les points de repère ou les voies sont facilement identifiables et aisément combinés en un schéma d'ensemble »* (Lynch, 1969, p. 3). À partir de là, il définit pour chaque objet son degré d'imagibilité, qui est *« la qualité grâce à laquelle [un objet physique] a de grandes chances de provoquer une forte image chez n'importe quel observateur »* (Lynch, 1969, p. 11).

Après avoir identifié les différents éléments, Lynch analyse les liens que les éléments entretiennent entre eux. La méthode proposée a deux objectifs : d'abord comprendre la ville et en avoir une image lisible, ensuite intervenir sur elle pour en améliorer l'image et la lisibilité. La méthode permettrait d'intervenir sur les formes de la ville à partir d'un travail sur les perceptions, pour ensuite modifier celle-ci à leur tour. *« Renforcer l'imagibilité de l'environnement urbain consiste à faciliter son identification et sa structuration visuelle »* (Lynch, 1969, p. 111). Pour ce faire, nous dit Lynch, il faut modeler les éléments ensemble tout en considérant ce qui se passe entre ces mêmes éléments (Lynch, 1969).

Dans la continuité des travaux de Kevin Lynch, Bill Hillier cherche également à articuler entre les pratiques, les représentations et les formes de la ville. Il utilise pour cela des outils informatiques qui servent à modéliser l'espace et les pratiques et les mettre en relation. Contrairement à l'approche de Kevin Lynch, très sensible et contextuelle, celle de Bill Hillier se base sur l'opérationnalité technique de l'outil développé. Elle peut mener à un détachement du contexte et des rencontres réelles avec les acteurs dont les relations sont étudiées.

4.2.2. Le jeu d'acteurs, ou le chaînon manquant des analyses de la forme

Nous avons vu dans le point précédent que la ville ne se résume pas à son aspect matériel. Les pratiques des personnes et leurs représentations sont des éléments tout aussi importants. Cependant, il faut rajouter, pour être complet, les interactions entre ces personnes ou groupes de personnes qui agissent ou non sur le territoire. Ils sont souvent qualifiés d'acteurs. C'est à travers leurs actions et interactions que sont produites les formes urbaines d'une part, et les pratiques d'autre part. En effet, les villes, avant d'être des ensembles de rues, de bâtiments et de parcelles, sont des ensembles de propriétés foncières ou immobilières, d'actions individuelles ou collectives et d'interactions coopératives ou conflictuelles. Derrière chaque aspect se cache un acteur ou un

groupe d'acteurs. Ces derniers ont leurs propres visions du monde, de la ville et du territoire. Ils agissent en fonction de leurs objectifs, enjeux et intérêts souvent personnels ou liés au groupe concerné. Enfin, ils agissent en fonction de trois grands pouvoirs, qui sont : un pouvoir politique ; un pouvoir économique ; et un pouvoir que nous qualifions d'organisationnel et de « mobilisation ». Ce dernier est caractérisé par la capacité de rassembler plusieurs acteurs ou personnes et les faire porter une idée ou une action. Chaque acteur ou type d'acteurs va jouer de ces trois pouvoirs pour atteindre ses objectifs et répondre aux enjeux qui sont les siens. Ils vont lui permettre de définir les actions qu'il est en mesure d'accomplir sur le territoire. Ils lui permettent également de définir les lieux de spatialisation de ses actions dans la ville, et par conséquent influencer sur la forme même de l'espace urbain. En d'autres termes, chaque acteur « bricole » en fonction de ses moyens et de son pouvoir d'action, en agissant sur son territoire, en interaction avec celui d'autres acteurs et parfois sur le territoire même de ces derniers. Pour éviter les conflits extrêmes entre les acteurs et le désordre spatial, leurs actions sont définies par un cadre réglementaire, souvent issu de la régulation par l'acteur « public », l'État (Friedberg, 1993). Il définit le droit de chaque acteur à construire, à exproprier, à vendre ou à acheter.

Parmi les différents acteurs, il est possible d'identifier trois groupes qui sont : les acteurs de l'État sous toutes ses formes, qui agissent à l'intérieur d'une sphère d'action publique pour prévoir le futur, réguler, et produire des infrastructures et des services collectifs ; les entrepreneurs qui utilisent le territoire comme levier de production de richesses, à l'intérieur d'une sphère privée régulée par les marchés ; enfin, la société civile qui est formée des citoyens et de leurs associations, qui mobilisent le territoire pour des projets individuels et collectifs, à l'intérieur tantôt d'une sphère d'action publique, tantôt privée (Villeneuve, Trudelle, Pelletier, & Theriault, 2009 ; Declève, 2009). Cette classification, bien que problématique, est pratique lorsqu'il s'agit de définir les actions officielles de chaque type d'acteur. Nous la choisissons afin d'expliquer certains choix de certains acteurs. Cependant, cette classification est moins évidente lorsqu'il est question de jeux de pouvoir et d'enchevêtrement des intérêts privés et publics. Certains acteurs du secteur public peuvent croiser leurs intérêts personnels, en tant qu'acteur de la société civile ou du secteur privé, aux intérêts publics. Certains de ces phénomènes seront mis en avant dans la thèse. D'autres ne seront pas pris en considération par manque d'analyses sociales, politiques et anthropologiques.

Tableau 01 : les trois catégories d'acteurs et les exemples du contexte algérien.
Source: inspiré de Villeneuve, Trudelle, Pelletier, et Theriault, 2009, et complété par l'auteur.

Secteur public	Secteur privé	Société civile
Wilayas ; daïras ; communes ; institutions diverses ; directions des transports, de l'urbanisme, etc. ; université…	Promoteurs ; entreprises privées nationales et internationales ; associations d'entreprises…	Citoyens ; groupes de citoyens ; mouvement divers ; associations diverses ; comités divers…

Le problème qui se pose dans les analyses urbaines est que nous retrouvons deux grandes approches : l'une s'intéressant aux formes urbaines, prisée par les architectes et les urbanistes ; l'autre s'intéressant aux jeux d'acteurs, prisée par les politologues et sociologues. Pourtant, il existe un lien étroit entre ces deux aspects. Ils s'influencent mutuellement et influencent les échelles urbaines. Un citoyen agissant sur sa parcelle de terrain par un morcellement et une reconfiguration du tissu, par exemple, peut avoir un impact sur une échelle plus grande et sur des acteurs du secteur public et inversement. Le foncier comme unité de base du tissu urbain semble être le meilleur moyen d'illustrer ces liens. Prenons, par exemple, une grande propriété familiale au cœur d'un tissu urbain. Si un simple évènement familial intervient, comme la mort du propriétaire, le jeu d'acteur peut être grandement modifié. Il peut y avoir un morcellement de cette propriété et une redistribution aux héritiers ou une vente à des acteurs du secteur public ou privé. En fonction des futurs acteurs qui entreront dans le jeu et de leurs objectifs, les projets, et par conséquent les formes urbaines du tissu concerné (Renard, 2013). Un autre exemple est celui, que nous avons vu dans le chapitre précédent, de l'influence du changement de réglementation foncière sur les jeux d'acteurs et les formes urbaines. Le fait de passer du tout à l'État à la propriété privée a fait émerger de nouveaux acteurs, de nouvelles tailles de parcelles, de nouvelles configurations, de nouveaux types de bâtiments, etc.

L'approche que nous proposons tente d'articuler entre l'étude des formes urbaines au sens morphologique et l'étude des pratiques et particulièrement des jeux d'acteurs qui produisent la ville. C'est à travers la figure du récit et de la mise en intrigue que nous essayons de relier ces différentes préoccupations dans l'étude des villes. C'est grâce à elle que nous espérons arriver à lire le récit du tramway d'Alger et d'en écrire un récit du futur.

4.3. La promenade comme méthode

Lors des observations in situ, nous avons privilégié une approche par le parcours et la promenade. En fonction des configurations, les parcours étaient soit définis par les chercheurs, en fonction de la réalité du terrain et des rencontres, ou en fonction d'un repérage effectué à l'avance sur une carte. Soit, par des guides (habitants) rencontrés sur place, qui nous ont entraînés à travers leurs territoires

en nous racontant leurs récits. Ce que nous appelons promenade comme méthode est une combinaison probablement impure entre la dérive urbaine des situationnistes (Debord, 1956), les méthodes d'analyses des itinéraires : récits et parcours (Petiteau & Pasquier, 2008) et d'autres analyses plus morphologiques issues des travaux de Kevin Lynch d'une part (Lynch, 1969), et de Philippe Panerai d'autre part (Panerai et al., 2002).

La dérive urbaine se base sur le fait de « se laisser aller aux sollicitations du terrain et des rencontres qui y correspondent » (Debord, 1956). L'idée est de baser l'analyse sur des situations rencontrées sur le terrain et de s'en imprégner. La marche devient le moyen de l'exploration urbaine (Clette, Daems, & Vandevyvere).

L'enjeu de l'approche des récits et parcours est de « restituer des observations par rapport à une situation et à un guide ». Le guide permet de découvrir le territoire à travers le parcours qu'il choisit. Ses commentaires sont enregistrés et mis en parallèle avec un reportage photographique effectué par les chercheurs. Cette méthode à pour postulat, la « reconnaissance de l'équivalence de la parole de l'auteur comme analyse » autant que celle du chercheur (Petiteau & Pasquier, 2008).

Les autres observations de terrain et analyses morphologiques, quant à elles, consistent dans un premier temps à prendre connaissance des lieux de la manière la plus informelle qui soit, en flânant et en occupant des espaces publics et des cafés, tout en s'imprégnant des ambiances. Ensuite, un travail de relevé par le dessin est effectué, il est suivi de la photographie. Des coupes, des croquis, des photos d'ensembles et de détails sont réalisés. Ils sont accompagnés de notes et de commentaires réalisés par les chercheurs. Les éléments recueillis sont ensuite repris sur cartes et plans et complétés par un travail de cartographie. Ces observations visent à identifier et caractériser les éléments physiques des lieux (Panerai et al., 2002). Ils sont complétés par les méthodes d'analyse de Kevin Lynch.

C'est principalement sur la base de l'hybridation de ces méthodes d'analyse urbaine que nous avons procédé pour Alger. L'exploration des terrains d'étude s'est faite par la marche, en étant équipée de carnets de notes, de dictaphones numériques, d'appareils photo et d'un GPS permettant de géoréférencer les prises de vues et de les repérer facilement sur une carte. Ceci a permis de construire une base de données photographique précise qui a servi tout au long de l'analyse et qui sert à illustrer nos propos tout au long de la thèse.

La première promenade fut celle du parcours du tramway, elle suivait simplement le cheminement du tramway à travers la ville. Elle part de la station

multimodale du Ruisseau, jusqu'au terminus de la ligne situé dans le quartier de Mouhous. Les 16,2 km ont été parcourus à pied en trois jours, divisant le parcours en trois grandes séquences qui seront par la suite subdivisées. Tout au long du cheminement, des coupes schématiques ont été réalisées à chaque station. Des photos et des notes ont été prises, décrivant les perceptions et les observations de chacun des deux chercheurs. Tout au long de la promenade, nous avons rencontré plusieurs habitants des quartiers traversés et des usagers du tramway. Nous les avons interviewés sur leurs perceptions par rapport à l'arrivée du tramway et aux changements positifs ou négatifs qu'il a engendrés. Nous avons cherché également à trouver des guides pour les autres promenades qui ont suivi.

Le premier travail de terrain de janvier à février nous avait permis de repérer sept quartiers à étudier. Ils ont été légèrement recadrés et sont devenus huit après la première promenade effectuée. Sur ces huit quartiers, nous nous sommes également promenés à plusieurs reprises. Sur deux d'entre eux, nous avons eu la chance d'avoir des guides qui nous ont entraînés dans leurs espaces respectifs. Nous y avons découvert à travers leurs récits, l'évolution des quartiers, les pratiques liées à chaque espace et leur analyse aussi subjective soit-elle de la situation des quartiers. Ces promenades furent également accompagnées d'observations, de relevés et d'enregistrements.

À chaque fin de journée, le point était fait entre les deux chercheurs. Les observations, photos et commentaires ont été comparés et discutés. Ceci a permis d'enrichir le travail de terrain en ayant une double lecture des lieux, et un retour critique sur les observations de chacun. Souvent, les éléments qui ont échappé à l'un ont été repérés par l'autre.

4.4. Les rencontres et interviews au plus proche des acteurs

Les promenades décrites ci-dessus, ont entraîné comme nous l'avons précisé, des rencontres avec des habitants et des usagers des transports. Une trentaine d'entretiens informels ont été réalisés. Les rencontres ont été faites au hasard à différent endroit du parcours du tramway et des promenades dans les quartiers. Aucune méthode proprement dite n'a été utilisée dans ces cas-là. Cependant, les chercheurs disposaient d'un questionnaire de base visant à : identifier le profil des personnes interviewées, avoir un retour sur la perception des habitants vis-à-vis du tramway et vis-à-vis des changements qu'il a entraînés dans les quartiers, avoir une idée des usages du tramway et des motifs de déplacement, et finalement repérer les lieux fréquentés ou d'intérêt particulier dans chaque quartier. Une liberté totale a été laissée aux personnes enquêtées, ce qui nous a parfois entraînés sur des sujets totalement différents, mais qui nous ont permis d'avoir une meilleure connaissance des lieux. Les interviews ont été enregistrées

et retranscrites. Parmi les personnes rencontrées, plusieurs ont accepté de nous revoir et de prendre plus de temps à nous décrire leurs quartiers. Deux d'entre eux nous ont servi de guide dans les quartiers de Bordj El Kiffan centre et de Douzi.

Parallèlement aux rencontres in situ, nous sommes allés à la rencontre de différents acteurs du territoire. Leurs interviews ont été indispensables pour simplement comprendre l'évolution des quartiers d'une part, et pour comprendre les jeux d'acteurs et le rôle de chacun dans la production du territoire d'autre part. La difficulté d'accès à différentes données sur Alger, que ce soit des archives, des rapports ou de la cartographie, rend les entretiens nécessaires. Cependant, toute la difficulté se situe au niveau de la véracité de la parole des personnes enquêtées. C'est pour cela que nous partons du postulat selon lequel la parole des acteurs est considérée comme avérée, tout en y reconnaissant la subjectivité des jugements et des analyses faites par ces derniers. Les entretiens étaient semi-directifs. Un questionnaire de base a été élaboré par les chercheurs et adapté à chaque interlocuteur. La liberté de

Hocine est serrurier sur l'avenue centrale de Bordj el Kiffan. Il est né en 1960 et a grandi à Brodj el Kiffan depuis 1964. Il nous a entraînés dans une longue promenade dans les rues de Bordj el Kiffan, en nous racontant des souvenirs d'enfance qui montrent les changements qu'a connu le quartier. Il nous a montré les différents points à connaître, les lieux symboliques du quartier, ceux qui ont marqué sa jeunesse et ceux qu'il fréquente au quotidien.



Imad est un jeune chômeur avoisinant la trentaine. Il habite le lotissement Douzi au niveau de Bab Ezzouar CUB1. Il nous a entraînés à travers le lotissement en dénonçant les problèmes liés au non-aménagement de la voirie et aux évacuations d'eaux de pluie qui sont bouchées ou mal réalisées. Il nous a montré les quelques points de repère, ainsi qu'une série de terrains dont les permis de construire sont bloqués pour différentes raisons.



parole a été laissée aux interviewés, tout en étant guidée par le questionnaire de référence. Tous les interviews ont été enregistrées (lorsque l'interlocuteur le permettait) et retranscrites. Chacune a été analysée et comparée aux autres. Les objectifs principaux étaient : d'identifier le ou les rôles de chaque acteur dans la production de la ville ; repérer leurs productions sur nos terrains d'étude ; identifier leurs espaces d'action ; comprendre les processus et mécanisme de production des formes urbaines et du tramway ; et finalement repérer les interactions entre acteurs et leurs jeux de coopérations ou de conflits. Il a été difficile lors de ces entretiens, d'avoir des réponses claires dépassant la langue de bois de certains acteurs, ainsi que leur silence sur certains sujets sensibles ou considérés comme « secrets » par certaines institutions. Les personnes interviewées sont reprises dans le tableau ci-dessous :

Tableau 02 : liste des entretiens réalisés auprès des institutions et des personnes ressources.

Institution / organisme	Personne	Fonction	Ech. Inst.
Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme	Mme Houria MEDAHI	Directrice au ministère	National
Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme	Mr RIAL	Inspecteur de l'urbanisme	
Agence nationale d'urbanisme-ANURB	Mme FALEK	Directrice adjointe	
Entreprise du métro d'Alger-EMA	Mr Boubékeur ABDELOUAHAB	Directeur du service juridique	
Wilaya d'Alger	Mr Amine BENAISSA	Conseiller en urbanisme en charge du plan stratégique	Wilaya
Direction des transports de la wilaya d'Alger	Mr Rachid OUEZANE	Directeur des transports	
Direction de l'urbanisme et de la construction - DUC	Mlle MESSOUDI	Architecte	
L'Agence URBANIS		Adjointe de la direction	
Entreprise du métro d'Alger	Mr Badouna	Architecte chargé de la réalisation et de la conception de certains aménagements	
Union générale des commerçants Algérien-division Dar el Bäida	Mr Zaïdi	Délégué de l'UGCA pour la daïra de Dar el Baïda	Daïras
OPGI Dar el Baïda		Responsable du bureau local à Mokhtar Zerhouni	
Commune de Bordj el Kiffan	Mr Mohamed KAZED	Technicien au service d'urbanisme	Communes
Commune de Bordj el Kiffan	Said KHODJA	Ancien élu/ prétendant aux prochaines élections	
Commune de Bab-Ezzouar	Mr TAÏBI	Directeur du service d'urbanisme	
Commune de Mouhamadia		Architecte au service d'urbanisme	
Commune de Hussein Dey		Directeur du service technique	
Commune de Hussein Dey	Mr Rachid Benhgouga	Adjoint au maire	
Société civile	Larbi Merhoum	Architecte engagé	

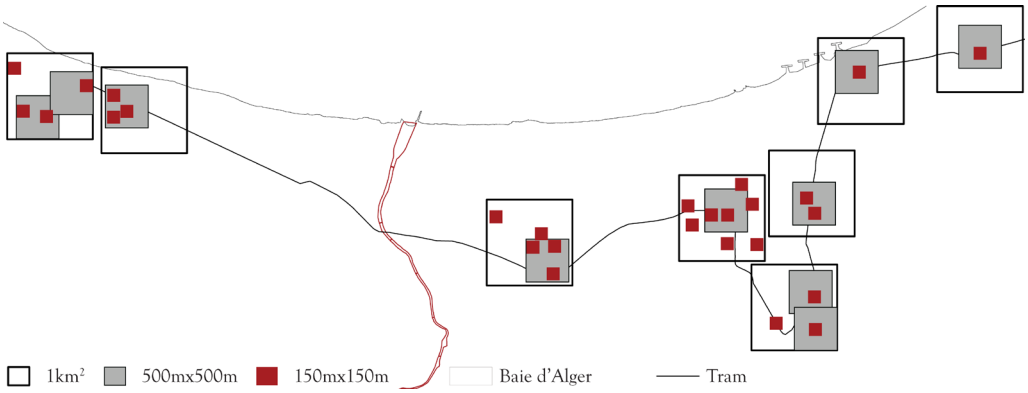


Figure 36 : les différents cadrages d'analyse aux différentes échelles. *Source : élaboration de l'auteur.*

4.5. Faire parler la ville à travers la morphologie

Afin de faire parler la ville et de lire le récit du tramway, nous nous basons principalement, comme nous venons de le voir, sur des analyses morphologiques combinées à des analyses des pratiques et des jeux d'acteurs. Tout comme Bernardo Secci et Paola Vigano, nous considérons que la complexité des phénomènes urbains est présente dans chaque fragment de la ville contemporaine. Pour l'étudier, il est possible d'analyser des fragments et de faire des carottages qui, en nous renseignant sur la partie, nous renseigneraient sur le tout (Secchi, 2005; Secchi & Viganò, 2009; Viganò, 2012). Chaque fragment ou partie de ville pourrait nous renseigner sur des phénomènes spécifiques à la fois à l'échelle locale, et sur des phénomènes liés à la ville tout entière et à l'échelle métropolitaine. En multipliant les échantillons et en faisant des vas et viens entre plusieurs échelles d'analyses, on pourrait arriver à une lecture plus ou moins riche du récit de la ville en train de se faire et de ce que les formes urbaines racontent.

De ce fait, nos analyses de terrains et notre corpus de recherche sont construits à partir de cadrages à des échelles différentes. Il s'agit d'échantillonnages ou carottages de tailles différentes sur l'ensemble du passage du tramway. Plus l'échelle est grande (en taille de cadrage) moins il y a d'échantillons et inversement (figure 36).

Le premier cadrage est à l'échelle de la ville ou plutôt du tramway. Il englobe l'ensemble du tracé de la ligne en exploitation, qui dans son cheminement traverse plusieurs quartiers de la périphérie algéroise. Ce cadrage est central au niveau de la baie d'Alger.

La seconde échelle est celle des quartiers. Ils sont au nombre de huit et font l'objet de cadrages de 1 km². Cette distance de 1 000 m de côté permet d'englober au

minimum deux stations de tram, parfois même trois. Elle permet donc d'avoir non seulement les connexions des stations vers l'intérieur des quartiers, mais permet également de connaître la nature des liaisons entre les stations. Cette distance englobe au moins le centre de certains quartiers voire plus.

La troisième échelle est celle du voisinage ou du tissu tel que la qualifie Philippe Pannerai dans son ouvrage *Analyse urbaine* (Panerai et al., 2002). En effet, c'est une échelle dans laquelle nous retrouvons généralement un tissu plus ou moins homogène. Les cadrages qu'il concerne sont des carrés de 500 m de côté. Ils correspondent à la distance de confort public telle que définie par Léon Krier (Krier, 1977). C'est l'équivalant de la distance parcourue aisément en dix minutes, à une vitesse de 4 km/h. Ceci correspond à une distance n'excédant pas 500 à 700 m, et donc à une surface d'environ 30 à 35 ha, qui représenterait une population de 10 000 à 20 000 habitants au maximum, d'après la définition que Krier fait d'un bon quartier (Krier, 1977). Pour lui, toutes les activités économiques, sociales, culturelles, symboliques, ludiques et politiques de la vie urbaine doivent se trouver dans ce rayon de dix minutes à pied (Declève, Ananian, Anaya, & Lescieux, 2009). Pour les raisons pratiques de l'analyse morphologique, nous avons préféré travailler avec des carrés plutôt que des cercles. Ces cadrages de 500 m de côté sont au nombre de dix. Ils ont généralement pour centre une station de tramway, voire deux dans certains cas. Ces dix cadrages sont compris dans les huit précédents.

La dernière échelle sur laquelle nous travaillons est celle de l'îlot. Elle concerne des cadrages de 150 m de côté qui englobent généralement un ou plusieurs îlots. Ils correspondent toujours à une seule forme urbaine et à un seul acteur ou type d'acteurs. Ces cadrages sont également compris dans les huit cadrages précédents de 1 km^2. Ils sont au nombre de vingt-sept.

Sur chaque cadrage, nous appliquons des analyses spécifiques qui nous renseignent sur des informations spécifiques. Ces différentes données sont comparées entre elles, de manière à confronter les résultats des cadrages de même échelle entre eux d'une part, et de confronter les résultats des différentes échelles en faisant des vas-et-viens entre les cadrages d'autre part

4.5.1. L'échelle de la ville et le parcours du tramway

Le territoire du tramway d'Alger peut être compris dans un cadrage d'environs 4x11km2, qui n'inclut pas les futures extensions prévues par les pouvoirs publics. C'est sur cet espace que nous proposons de travailler. C'est un territoire vaste au cœur d'Alger, qui englobe des densités de population importantes, des infrastructures et des équipements d'ordre métropolitains, des friches industrielles, des espaces agricoles, etc. Il est au centre des enjeux

métropolitains de développement d'Alger à travers les projets d'aménagement de la baie, de la grande mosquée et de Oued El Harrach. Il est également l'objet de préoccupations locales d'amélioration de l'accessibilité de certains quartiers, de régénération urbaine, de besoins en équipements, etc.

L'analyse à cette échelle vise plusieurs objectifs. Premièrement, comprendre comment cette infrastructure se greffe sur le tissu existant, à travers l'évaluation du tracé du tramway et son adhérence au territoire. Ceci passera par l'analyse de son parcours, de ses bords et de l'espace publics qu'il génère. Le tracé n'y est pas considéré comme une ligne telle qu'il est d'usage de le faire, mais comme une épaisseur dont la largeur varie en fonction des configurations spatiales d'une part, et des objectifs d'analyse d'autre part. Dans un premier temps, cette épaisseur comprendra uniquement les bords immédiats du tramway, qui sont tous les « îlots », au sens de regroupement de parcelles foncières, ayant un contact direct avec l'emprise du tramway.

Deuxièmement, l'identification et la distinction entre les espaces traversés par le tram. Il s'agit ici de repérer les caractéristiques de chaque quartier en fonction de la configuration du tissu et des formes urbaines. L'épaisseur s'élargira pour englober des quartiers entiers. Ces derniers feront l'objet des études de cas qui suivront. L'analyse portera également sur le lien entre les quartiers et sur l'articulation du tramway avec les ensembles urbains existants.

Enfin, l'identification du potentiel de projet d'une part, et l'évaluation des projets du plan stratégique inclus dans le cadrage d'autre part. Le premier point vise à identifier le potentiel foncier le long du tramway, en repérant à la fois le foncier visible et invisible. Le second point vise à repérer les espaces d'action prévus par le plan stratégique d'Alger 2029, ainsi que la manière avec laquelle ses projets s'articulent ou non avec les formes existantes et avec le tramway.

En plus de ceci, cette première partie du travail s'intéressera aux acteurs qui ont produit le tramway et à leur interaction avec l'ensemble des acteurs en présence sur ce territoire. Elle s'intéressera aussi aux pratiques et aux usages que font les habitants du tramway et de ses abords.

L'analyse séquentielle

L'analyse séquentielle a été largement développée par Philippe Panerai et reprise par Serge Salat, Kevin Lynch et beaucoup d'autres auteurs. C'est une méthode qui consiste à *« étudier les modifications du champ visuel d'un parcours »* (Panerai et al., 2002). Elle se base sur le déplacement et le cheminement à travers les rues d'une ville. Ce parcours est découpé en séquences caractéristiques du paysage urbain et analysées suivant une grille sémantique s'inspirant du travail

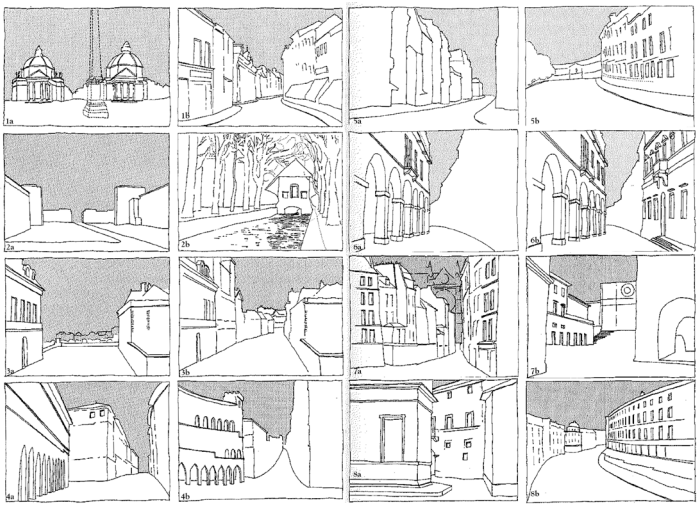


Figure 37 : éléments sémantiques de1 l'analyse séquentielle d'après Ivor de Wolf.
Source: Panerai et al., 2002.

La légende de l'image est reprise de manière suivante : 1a.symétrie ; 2a.bornage latéral : 3a.ouverture ; 4a.convexité ; 5a.profil ; 6a.déférence ; 7a.étranglement ; 8a.déflexion ; 1b.dissymétrie ; 2b.bornage axial ; 3b.fermeture ; 4b.concavité ; 5b.inflexion ; 6b.cométition ; 7b.coulisses ; 8b.renvoi.

de Ivor de Wolf[3] et complété par Panerai (Figure 37). Dans ce travail, l'analyse des séquences est aussi importante que l'interface entre ces dernières. Il est primordial de comprendre comment se fait la transition entre les différents « tableaux » identifiés. Elle peut *« se faire de manière continue et progressive » ou « au contraire être une succession de ruptures entraînant une modification complète du champ visuel »* (Panerai et al., 2002).

Cette analyse du mouvement exposé jusqu'à présent est principalement celle du déplacement lent et piéton. Cependant, avec les infrastructures de transport, la voiture et les autres modes de déplacements rapides, ce type d'analyse reste pertinent malgré le rallongement des distances et l'augmentation de la vitesse de déplacement. C'est à Kevin Lynch que l'on doit l'analyse séquentielle des déplacements en voiture (figure 38). Il y analyse la variation du champ visuel offert à l'automobiliste le long de son parcours (Lynch & Appleyard, 1963).

Dans notre cas d'étude, le tramway est une infrastructure de longue distance et d'une vitesse supérieure au piéton. Le parcours effectué ne s'est pas fait à bords des rames, mais bien à pied le long de son cheminement. De ce fait, nous avons été confrontés tout au long du parcours, à des paysages urbains différents tantôt adaptés à la lenteur du piéton, et tantôt correspondant à la vitesse et aux grandes infrastructures. Sur certains tronçons, la promenade nous a entraînés sur de vastes territoires en apparence non urbanisés. Ils ne sont aucunement adaptés aux piétons même si nous y retrouvons quelques stations de tram.

[3] Cité par Philippe Panerai : « Bien qu'attaché presque exclusivement à l'étude des paysages urbains "pittoresques" antérieurs ou étrangers à l'urbanisme baroque, l'ouvrage d'Ivor De Wolfe, *The Italian Townscape*, fournit un point de départ intéressant pour l'analyse des différents plans d'une séquence, à condition de le compléter afin de pouvoir rendre compte des paysages divers qui composent la ville moderne. L'ouvrage en question est : de Wolf, 1963.

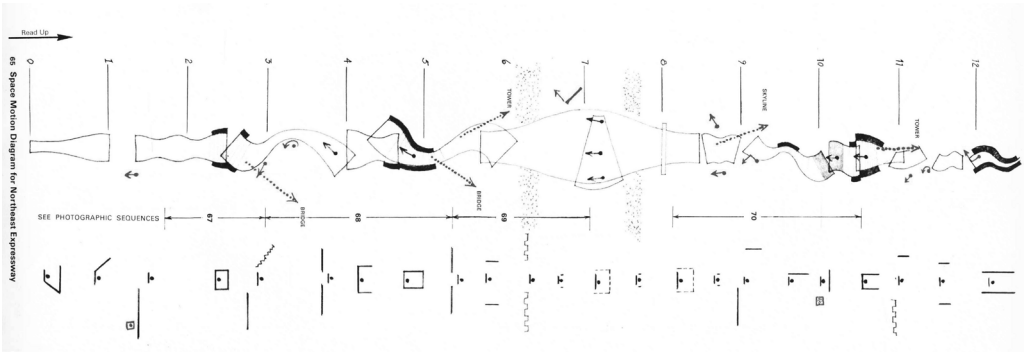


Figure 38 : analyse séquentielle d'un déplacement en voiture. *Source : Lynch & Appleyard, 1963.*

Pour rappel, le tramway ne nous intéresse que dans son rapport au développement urbain et sa superposition et son articulation avec les autres productions urbaines algéroises. De ce fait, l'analyse séquentielle s'intéressera moins à la variation du champ visuel qu'à la variation des formes urbaines. Les séquences correspondront aux caractéristiques du tissu et à des zones plus ou moins homogènes au niveau des formes urbaines rencontrées. Nous y effectuerons des coupes sur toute l'épaisseur mentionnée précédemment. Aussi, nous nous intéresserons à l'interface entre ces séquences en observant comment le tramway permet ou non d'articuler entre eux des ensembles homogènes.

L'analyse des bords du tramway et du potentiel foncier

Nous entendons par bords non pas uniquement une bordure linéaire, mais aussi une épaisseur qui accompagne le tramway dans son cheminement. Elle englobe à la fois les terrains desservis directement par le tramway, et les terrains de second plan délimités par la première rue parallèle au tram. En d'autres termes, l'ensemble des terrains contenus dans les îlots en contact direct avec le tramway. L'analyse se fera sur la deuxième dimension d'une part, en s'intéressant à la configuration du foncier et de l'organisation du bâti ; et sur la troisième dimension d'autre part, en introduisant les hauteurs des bâtiments. L'objectif est d'observer comment le tramway construit cette épaisseur. Nous y observerons comment le bâti s'y organise et se connecte à la ligne, comment le parcellaire s'organise, quelle est la taille des îlots, etc. Nous y serons attentifs également aux processus de densification le long de la ligne et le potentiel foncier encore existant.

Le potentiel foncier concerne tous les terrains qui pourraient servir d'assiette à tout type de projet. Ils doivent bien entendu être au cœur des discussions entre les acteurs. Ce potentiel foncier inclut l'ensemble des terrains visibles non bâtis. Il inclut également les terrains agricoles que nous considérons comme potentiels pour d'éventuels aménagements. Ils peuvent également être envisagés dans une

perspective de densification des franges urbaines, afin de matérialiser les limites entre le bâti et le non bâti. Par ailleurs, nous nous intéressons également à ce que Alexandre Chemetoff appelle « le foncier invisible »[4], qui sont tous les terrains délaissés et situés dans des failles entre le bâti, les friches abandonnées ou les intérieurs d'îlots non exploités. Cela peut également être le cas des échangeurs autoroutiers ou tout autre terrain qui n'apparaît pas comme potentiellement urbanisable. Ce repérage du potentiel foncier se fera d'abord sur les bords du tramway, ensuite sur l'ensemble ou une bonne partie du cadrage à l'échelle de la ville. L'objectif du repérage du potentiel foncier est d'identifier les terrains sur lesquels peuvent se greffer de nouveaux projets d'une part, ou simplement servir à l'articulation entre les formes urbaines existantes ou de renforcer l'adhérence du tramway au territoire.

L'analyse de l'espace public

« L'analyse de l'espace public peut s'effectuer de plusieurs points de vue :

- *comme un système global qui constitue l'armature de la forme urbaine ;*
- *comme un système local qui organise le tissu ;*
- *comme un espace spécifique susceptible d'être apprécié pour lui-même et analysé avec les catégories de l'architecture comme on le ferait d'une salle dans un édifice, d'une cour ou d'un jardin. »* (Panerai et al., 2002).

C'est principalement sur les deux premiers points que portera notre analyse de l'espace public le long du tramway d'Alger. Nous repérerons les espaces publics compris dans l'épaisseur du tram tout au long de son cheminement. Nous distinguerons entre les espaces publics précédant l'arrivée du tramway, les espaces créés par le tramway et ceux modifiés par ce dernier. Nous les repérerons dans le système global que constitue la ligne. L'objectif étant d'observer comment les espaces publics, générés par l'arrivée du projet tramway, transforment ou non les espaces existants, et si l'espace public lui-même permet au tramway de mieux s'articuler au tissu existant. Le tramway étant par essence créateur d'espace public, nous nous demandons si ce dernier participe ou non à une quelconque médiation formelle qui passerait par la fabrication de l'espace public comme liant. Ensuite, nous analyserons, pour chaque séquence que nous aurons identifiée, l'articulation des espaces publics avec les tissus spécifiques. Comment les espaces publics existants ou nouveaux permettent-ils de renforcer ou non l'adhérence du tramway au territoire local ?

4.5.2. L'échelle des quartiers/1 km2

Avant l'analyse de terrain, nous avions repéré sept quartiers que nous considérions comme intéressants pour poursuivre l'étude à cette échelle. Ils étaient repérés en

[4] Référence tirée d'une conférence donnée par Alexandre Chemetoff à l'UCL-LOCI, Bruxelles.

fonction de leur contenu en termes de forme urbaine et de diversité des acteurs et des logiques de production du territoire. Chaque cadrage correspondait également à une période d'évolution de la ville d'Alger. Chacune n'implique pas la même interaction entre les formes urbaines et entre les acteurs.

Après la première promenade et le travail d'analyse séquentielle, ces quartiers ont été l'égerment recadrés et sont devenus huit. Les cadrages de 1 000 m X 1 000 m que nous y effectuons permettent de limiter le territoire d'analyse et d'avoir des cadrages similaires sur l'ensemble des quartiers.

L'analyse à cette échelle vise plusieurs objectifs. Premièrement, identifier et caractériser le tissu de chaque quartier à travers quelques indicateurs, le potentiel foncier, les réseaux, le potentiel agricole et les entités formes urbaines/acteurs que nous proposons de repérer. Ensuite, il est question d'évaluer l'adhérence du tramway au territoire et la manière avec laquelle il s'accroche aux éléments de ce dernier. Enfin, nous évaluerons comment les projets, proposés dans le cadre de plan stratégique 2029, s'accrochent ou non au territoire et au tramway existant. Aussi, nous évaluerons les formes et les images proposées, ainsi que le choix des sites d'intervention.

L'analyse comparative des huit quartiers qui s'ensuivra, nous renseigne sur plusieurs éléments qui sont les suivants :

- l'influence du nombre d'entités formes/acteurs sur la cohésion du tissu et sur les liens établis entre les formes urbaines elles-mêmes. Ainsi que sur la disponibilité ou non de foncier potentiel ;
- l'influence des évolutions historiques, des découpages parcellaires et des entités formes/acteurs, sur les densités bâties et de population ;
- l'influence de la « lisibilité » des quartiers sur les capacités de médiations et d'articulation des nouveaux projets au territoire existant.
- L'enchevêtrement et l'hybridation des formes urbaines et des logiques de production du territoire au-delà de la fragmentation spatiale apparente.

Les formes urbaines

L'analyse des formes urbaines à cette échelle se fait par l'identification d'un certain nombre d'éléments quantitatifs passant par des indicateurs de densité et de formes, ainsi, que par une cartographie repérant différents éléments constitutifs du tissu. Parmi ces éléments, nous retrouvons dans un premier temps les surfaces foncières dédiées à l'agriculture, les surfaces foncières potentielles à de futurs aménagements ou projets y compris les surfaces agricoles, le découpage parcellaire lorsque ce dernier est disponible et actualisé, enfin, nous avons représenté le réseau de voirie, composé de segments de lignes et de points d'intersection. Ce dernier représente le modèle sur lequel nous avons

calculé le nombre cyclomatique et l'indice de connectivité, qui nous permettent d'évaluer le nombre de cheminements possible dans le réseau et la complexité des connexions présentes.

Sur la partie évolution historique, nous voulions évaluer l'évolution urbaine de la période postcoloniale. Une simple comparaison est faite entre une carte de 1967 (5 ans après l'Indépendance) et la situation actuelle. Elle permet d'avoir une idée de l'ampleur du phénomène urbain et des transformations qu'a connues la périphérie algéroise en 50 ans. Nous espérons également expliquer certaines formes actuelles par l'évolution du découpage parcellaire et des processus d'urbanisation des surfaces agricoles.

Le potentiel de projet

Nous entendons par potentiel de projet l'ensemble du foncier potentiel à un futur aménagement d'une part, et l'ensemble des configurations urbaines où l'articulation entre les formes urbaines elles-mêmes et entre elles et le tramway nécessitent des ajustements. Il s'agit de dépasser des limites ou des fractures dans le tissu, de recoudre des parties, de faciliter des flux et des dynamiques en place, etc. Les situations où il existe des dynamiques urbaines informelles sont également considérées comme potentiel de projet. Nous considérons qu'il y est nécessaire d'accompagner les dynamiques en place par de petites interventions ponctuelles.

Les formes projetées

Le plan stratégique d'Alger 2029 prévoit une série de projets dans et à proximité des cadrages que nous effectuons. Ils seront analysés en fonction de leur adhérence au tissu existant et aux types de formes urbaines proposés. Les détails de tous les projets ne sont pas en notre possession, les analyses seront donc sommaires sur la majorité des cas. Cependant, ces analyses sont nécessaires pour avoir une idée de l'urbanisme officiel et du récit de l'urbanisme algérois du 21e siècle tel que vu par les institutions publiques. Nous nous basons sur l'outil de communication utilisé par la wilaya d'Alger. Il s'agit du hors série numéro 3 de la revue *Vies de Villes,* qui est consacré à l'exposition des *« projets qui transforment Alger »* et particulièrement au plan stratégique d'Alger 2029. Aussi, nous avons rencontré à plusieurs reprises monsieur Amine Benaissa, qui est le conseiller de la wilaya chargé de la coordination du plan stratégique.

Cette analyse est importante afin d'identifier les conséquences du récit du plan stratégique sur la réalité de la ville en train de se faire. Elle est importante également afin d'observer l'enchevêtrement de ce récit officiel à la réalité de la ville ordinaire et du récit urbain d'Alger. Notre récit du futur prendra en considération l'ensemble de ces récits urbanistiques et leurs interactions.

L'adhérence du tramway aux quartiers

Suite aux promenades dans chaque quartier, et au travail cartographique qui s'en est suivi, nous avons repéré les cinq éléments caractéristiques du paysage urbain et de leur lisibilité tels que définis par Kevin Lynch. Les parcours, nœuds, repères, limites et secteurs (sous-quartiers) ont fait l'objet de cartes distinctes pour chacun des huit quartiers. Nous avons également repéré les espaces publics, les équipements et le réseau de mobilité. L'ensemble est repris sur huit cartes synthétiques. Ensuite, pour chaque quartier une analyse de l'adhérence du tramway au territoire a été effectuée.

Il s'agit de repérer comment se fait l'articulation entre le tramway et les différents éléments repérés. Comment se fait par exemple l'articulation entre une station de tram et un point de repère ou un équipement? Est-ce que les stations connectent directement les éléments en questions? Permettent-elles de générer un aménagement qui relie et connecte les éléments entre eux? Ou au contraire, le passage du tram ne permet pas d'articuler entre les éléments. Dans ce dernier cas, il pourrait même accentuer les ruptures et les discontinuités existantes ou en créer de nouvelles. Dans le travail de mémoire de Lucie Desmedt, il est question d'effectuer cette analyse précise sur cinq des huit quartiers et particulièrement sur le cas de Bordj El Kiffan (Desmedt, 2013). Suite à la caractérisation de l'adhérence du tramway, elle identifie les points sur lesquels cette adhérence est défaillante, voire inexistante. Ensuite, dans une perspective de projet, elle identifie les interventions nécessaires pour renforcer l'adhérence du tramway et articuler grâce à lui entre les différents éléments constitutifs du tissu.

Nous reviendrons plus en profondeur sur cette notion d'adhérence que nous définirons au chapitre 8. Nous y compléterons la notion d'adhérence spatiale, par l'adhérence en termes de pratiques et d'usage et d'adhérence en termes de jeux d'acteurs.

4.5.3. L'échelle du tissu et du voisinage/500 m X 500 m

La seconde échelle de cadrage est celle du tissu et du voisinage. Ce sont des carrés de 500 m de côté, correspondant généralement à des tissus homogènes et à la distance de confort public, tel que défini par Léon Krier. Nous y effectuons dix cadrages qui sont inclus dans les huit précédents. Ils isolent certains tissus du reste des quartiers et de la structure urbaine. Ils sont analysés à travers la décomposition des trois éléments constitutifs du tissu, à savoir : le réseau des voiries, le découpage foncier et le bâti (figure 39).

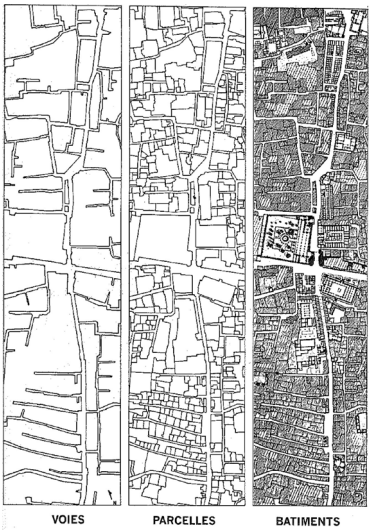


Figure 39 : les trois éléments constituant le tissu urbain.
Source : Philipe Panerai et al., 2009.

En plus de ces éléments principaux et caractéristiques du tissu urbain, nous effectuons un repérage des surfaces agricoles et du potentiel foncier de chaque cadrage. Une série d'indicateurs sont également calculés, et une coupe schématique est effectuée pour chaque cadrage. Elles permettent d'introduire la troisième dimension et d'avoir une idée plus précise des gabarits et des espaces entre les bâtiments. Cette échelle nous permet de comprendre certaines configurations spatiales de certaines formes urbaines. Elle permet également de mesurer la cohésion des tissus, leur connectivité, leurs densités, etc.

Contrairement au premier cadrage qui montre l'interaction entre plusieurs formes urbaines et plusieurs acteurs, ce second cadrage réduit le nombre d'acteurs et de formes urbaines. Les tissus sont souvent issus d'un seul type d'acteur ou du moins d'une même logique de production de l'espace. Il est donc question d'observer les configurations de ces tissus et leur interaction avec le tramway d'Alger.

4.5.4. L'échelle de l'îlot/150 m X 150 m

Les derniers cadrages effectués ont 150 m de côtés et sont au nombre de vingt-sept. Ils correspondent plus ou moins à la taille des îlots. Chaque cadrage englobe une seule forme urbaine réalisée par un seul acteur ou un seul type d'acteur. Ces cadrages feront l'objet de fiches synthétiques reprenant quelques indicateurs, les caractéristiques du tissu et du bâti, les acteurs intervenants et les usages. L'idée est de pouvoir élaborer un catalogue des formes urbaines le long du tramway, par une classification et une typologie qui implique forme du bâti, forme du tissu et acteurs. Ces trois points sont divisés en un certain nombre de types leur correspondant qui sont les suivants :

- le bâti : blocs mitoyens, blocs dispersés, blocs regroupés, blocs alignés, blocs linéaires, blocs en forme de U, et blocs isolés (figure 39) ;
- Le tissu : îlot fermé compact ou aéré, îlot ouvert et dispersion ;
- Les acteurs : acteurs populaires (individuels) formel et/ou informel, promoteurs/entreprise et les acteurs publics de différents niveaux (national, wilaya, daïra et commune).

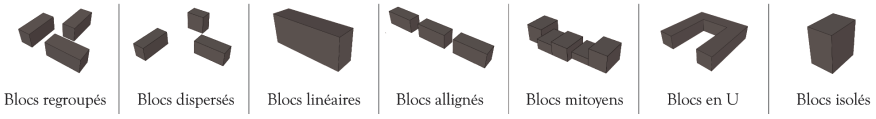


Figure 40 : les formes du bâti. *Source : élaboration de l'auteur.*

À ces trois éléments, nous rajoutons les dates de réalisation et les processus (le comment) qui y ont mené. Nous nous intéressons également aux usages qui sont faits de ces formes, à la fois de l'occupation du bâti, mais aussi à celle

de l'espace public. Nous explorerons également l'évolution des formes, des acteurs et des usages. L'objectif réel qui se cache derrière cette classification et ce catalogage est l'identification des configurations formes urbaines/acteurs qui s'adapte le mieux aux changements et aux transformations rapides de la ville. En d'autres termes, c'est l'identification des conditions de résilience des configurations urbaines. Plus le jeu formes urbaines/acteurs est résilient, plus le tissu à des chances d'accepter de nouveaux projets et de nouvelles greffes, et par conséquent faciliter l'articulation entre les formes elles-mêmes.

Ces cadrages sont illustrés par des axonométries dans lesquelles, nous distinguons entre le bâti, les espaces verts, les espaces perméables, la voirie, les espaces publics aménagés et le tramway. Nous les accompagnons également d'une série d'indicateurs et de photographies.

4.6. Les indicateurs et la fabrication des données

Pour chaque échelle de cadrage, nous retrouvons un certain type d'indicateurs, qui sont repris dans le tableau ci-dessous. Ils ont été calculés à partir des quelques données cartographiques dont nous disposions. Ce fond cartographique a été construit premièrement grâce à un fond de plan Autocad représentant le bâti, que nous avons géoréférencé et actualisé sur la base d'images satellites récentes. Les données concernant les hauteurs des bâtiments que nous utilisons dans les cadrages à l'échelle de l'îlot, ont été construites sur la base des relevés du terrain. Ils ont été encodés dans une table liée à la couche du bâti. Deuxièmement, nous disposions de quelques couches ArcGIS représentant les contours administratifs et quelques données sur le découpage parcellaire pour certains quartiers. Ces données n'étaient pas complètement à jour et beaucoup d'erreurs y figuraient. Elles nous ont été fournies par l'agence algérienne du cadastre. Ici également, nous avons dû mettre à jour l'information et corriger les quelques erreurs rencontrées, lorsque cela était possible. Troisièmement, nous avons récolté des informations détaillées sur le recensement de la population par communes. À l'office national des statistiques-ONS, nous avons eu accès aux livrets du recensement de la population de 2008 (RGPH2008), classés par communes, ainsi qu'aux plans de découpage de ces dernières en secteurs statistiques. Sur les cadrages concernés, les secteurs statistiques ont été dessinés pour créer une nouvelle couche géoréférencée, à laquelle ont été rattachées sous forme de table les données comportant le nombre d'habitants et de logements par secteur. Les cadrages ne correspondent pas au découpage en secteurs statistiques. De ce fait, les densités de population et de logements ont été calculées par rapport aux secteurs statistiques touchés par les cadrages et donc par rapport à leur surface et non à la surface des cadrages. Ceci donne une idée de la densité autour des cadrages et non en leur sein. Enfin, nous disposions d'un orthophotoplan

réalisé par GIM[5] à partir de l'image satellite WorldView du 05 janvier 2013. Sur cette base, nous avons repris les contours des différents éléments repris ci-dessous. L'espace public, les infrastructures de mobilités et les surfaces foncières ont été redessinés manuellement et insérés séparément dans la base de données sous forme de shapefile. Pour finir, quelques données complémentaires ont pu être téléchargées à partir de Google Map, de OpenStreetMap et de Esri.

C'est donc sur cette base que les indicateurs ont été calculés. La plupart sont des indicateurs d'usage du sol. Ils sont représentés en pourcentage de la surface totale des cadrages concernés. Parmi ceux-ci, nous retrouvons la surface qu'occupe le bâti, la surface des terrains occupés par le bâti, la surface du potentiel foncier, la surface occupée par les terrains agricoles ainsi que les surfaces occupées par les infrastructures de mobilité. Ces dernières sont divisées en quatre points qui sont : l'emprise du tramway, l'emprise de la voirie principale, l'emprise de la voirie secondaire et l'emprise du train. Ce premier type d'indicateurs est repris dans toutes les échelles de cadrage. Ils nous permettent dévaluer la part occupée par chaque catégorie en fonction des caractéristiques de chaque cadrage.

Toujours concernant l'usage du sol, une série d'indicateurs relatifs aux densités ont été calculés. Ce sont les densités de population et de logements à l'hectare, les coefficients d'emprise au sol nets et bruts et les densités bâties nettes et brutes. Les densités les plus détaillées qui nécessitent par exemple le calcul du nombre de niveaux des bâtiments sont disponibles sur l'échelle la plus petite, celle de l'îlot. Au contraire, les densités dont les informations sont moins précises, par exemple celles relevant des secteurs statistiques, sont calculées uniquement pour la grande échelle du quartier. En plus de ces indicateurs relatifs à la forme urbaine et particulièrement à l'usage du sol, nous proposons trois autres indicateurs qu'il a été possible de calculer et qui nous donnent des informations complémentaires sur la composition du tissu.

Le premier est le nombre d'entités formes urbaines/acteurs. Nous le calculons pour les deux premières échelles de cadrage. Le dernier étant représentatif d'un seul acteur et d'une seule forme urbaine. Cet indicateur correspond comme son nom l'indique au nombre d'entités homogènes correspondant à un type de forme urbaine et produite par un seul acteur ou un seul type d'acteurs. Il permet d'évaluer le degré de fragmentation de chaque quartier. Ce qui permettra par la suite d'évaluer la connexion entre ces fragments et d'identifier comment se construit l'interface entre les formes urbaines produites.

[5] GIM pour Geographic Information Management. L'image a été acquise grâce à un financement accordé par la faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme (LOCI) de L'Université catholique de Louvain.

Les derniers indicateurs sont également des indicateurs de formes urbaines mais relatifs à la mobilité et à la complexité du tissu et du réseau. Le premier est le nombre cyclomatique. Il nous renseigne sur la connectivité du réseau de chemins piétons, vélo, automobile ou autre. Il permet de mesurer « le nombre de boucles primaires du réseau, multiplier ces boucles revient à multiplier les chemins possibles dans la ville » (Salat, 2011). Plus ce nombre est élevé plus le tissu offre des possibilités de connexions et de cheminements. Plus il est élevé plus le tissu est favorable aux piétons tout en offrant aux voitures plus de choix dans les parcours et probablement moins d'embouteillages. Le second indicateur est celui de la connectivité des trames voiture et piéton/vélo. Il correspond au nombre d'intersections de la trame viaire au kilomètre carré. Plus ce nombre est élevé plus le tissu est propice au cheminement piéton en favorisant la multiplication des changements de direction. Il permet au voyageur de « faire un chemin plus proche de la diagonale au lieu de faire le tour d'un grand bloc » par exemple (Salat, 2011).

Tableau 03 : liste des indicateurs, de leur méthode de calcul et de leurs usages.
Source: élaboration de l'auteur.

Indicateurs	**Formules**	**Que mesure-t-on ?**	**Cadrage**		
			1	**2**	**3**
Part des surfaces bâties B	(Surface du bâti/surface totale)x100	Le pourcentage de surface qu'occupe le bâti par rapport à la surface totale du cadrage	■	■	■
Part en surface des terrains bâtis S2	(Surface terrains bâtis/ surface totale)x100	Le pourcentage de surfaces qu'occupent les terrains bâtis par rapport au reste des surfaces du cadrage		■	■
Part des terrains agricoles	(Surfaces agricoles/surface totale)x100	Le pourcentage de terrains réservés à l'agriculture.	■	■	
Part du potentiel foncier	(Surface foncier potentiel/ surface totale)x100	Le pourcentage de terrains potentiellement utilisable pour de futurs projets de densification ou de simple aménagement.	■	■	■
Emprise des infrastructures de mobilité (Tram, voiries et train)	(surface des emprises/ surface totale)x100	Le pourcentage de surfaces occupées par chaque infrastructure de mobilité, ainsi que leur totalité par rapport au cadrage.	■	■	■
Coefficient d'emprise brute B/S	Surface du bâti/ surface totale brute	L'intensité du bâti rapportée à la surface totale brute du cadrage, englobant les voiries.	■	■	■
Coefficient d'emprise net B/S2	Surface du bâti/ surface totale nette	L'intensité du bâti rapportée à la surface totale nette du cadrage, qui comprend uniquement les terrains bâtis.		■	■

Densité bâtie brute P/S	Surface planchers/ surface totale brute	La densité du bâti rapportée à la surface brute.			
Densité bâtie nette P/S2	Surface planchers/ surface totale brute	La densité du bâti rapportée à la surface nette hors voiries.			
Densité de population à l'hectare	surface d'habitants/ surface totale	Les densités de population et de logements donnent une idée de leur nombre à l'hectare. Ils sont calculés par rapport aux surfaces des secteurs statistiques touchés par le cadrage.			
Densité de logements à l'hectare	Surface de logements/ surface totale				
Nombre cyclomatique	*L- N+1* *(L : nombre de liens ; N : nombre de nœuds)*	*« On mesure le nombre de boucles primaires du réseau, multiplier ces boucles revient à multiplier les chemins possibles dans la ville »* (Salat, 2011).			
Connectivité des trames (voiture, et piéton/vélo)	Nombre d'intersections/ Nombre de km2	« le nombre d'intersections sur la trame dans une sélection donnée, ce qui revient à quantifier l'intensité des intersections » (Salat, 2011).			
Nombre d'entités formes/acteurs		Le nombre d'entités formelles réalisées par un seul acteur ou un type d'acteurs.			

L'ensemble du corpus d'analyses produit à partir des méthodes décrites dans ce chapitre est repris sous forme de fiches en annexes du document. Certains éléments seront exposés de manière synthétique dans les chapitres suivants. Ce qui sera mis en avant, c'est le croisement des données des différentes analyses sur les différents cadrages. Un chapitre entier est consacré à l'échelle de la ligne et un autre à l'échelle locale.

V. UN TRAMWAY NOMMÉ DÉSIRS

L'urbanisme des grands projets présidentiel ou d'État raconte un récit ou des récits officiels. Parmi eux, nous retrouvons celui du tramway d'Alger. En effet, le tramway apparaît sous l'impulsion du Président de la République, dans la même vague des grands projets urbains et territoriaux qui accompagnent *le récit de l'urbanisme présidentiel ou d'État*. Il correspond à cette conjoncture économique qui permet à l'Algérie d'investir massivement pour le développement de son territoire.

Le tramway d'Alger est une infrastructure de 16,2 km — dans sa première tranche — qui traverse le territoire est d'Alger, en croisant le long de son passage des productions matérielles issues de différentes logiques de production de la ville. De par sa structure linéaire continue et son apport en matière de fabrication de l'espace public, il constitue, selon nous, un potentiel de liaison et de connexion entre les différentes formes urbaines d'une part, et entre les acteurs du territoire d'autre part. Il constitue également un potentiel de structuration du territoire et de construction d'un autre projet de ville articulé autour des transports en commun. C'est pour ces différentes raisons qu'il a été choisi comme terrain d'étude.

Le retour du tramway à Alger et dans l'ensemble des villes algériennes n'est pas une spécificité de l'Algérie. Nous retrouvons cette tendance dans plusieurs villes du monde, qui, soit renouvellent leurs tramways, soit en construisent de nouvelles lignes. Dans la plupart des cas, le tramway y est vu comme un moyen de régénération urbaine et de requalification de l'espace public. L'arrivée de tramways en ville raconte plusieurs récits liés aux objectifs qui se cachent derrière la réalisation d'une ligne d'une part, et à la manière de mener le projet d'autre part. Elle raconte également différentes façons de voir la ville et son développement. Par ailleurs, l'interaction de ces différents récits dans la réalité de la ville raconte parfois une autre histoire, qui est le récit de la ville en train de se faire que nous essayerons de comprendre dans les deux chapitres qui suivent.

Ce chapitre propose d'explorer en introduction l'objet tramway et ce que son récit engendre dans les dynamiques urbaines. Ensuite, il s'intéressera au récit du tramway d'Alger, à son histoire, au système d'acteurs qui l'a réalisé, à son tracé et aux différentes variantes de ce dernier. Enfin, il y sera question d'analyser en profondeur son parcours à l'échelle de la ville afin de lire le récit du tramway d'une part, et d'identifier sur quelle base pourrait se construire le récit futur de la ville autour du tramway d'Alger, d'autre part.

5.2. Le tramway d'Alger, une histoire de transport

5.1. Des tramways nommés désirs

Le récit des tramways en ville est un récit qui, comme les autres récits, est en perpétuelles évolutions et changements. Ce qu'il raconte aujourd'hui n'est pas ce qu'il racontait au début du vingtième siècle. En effet, à cette époque, le tramway était passé de mode après des décennies de bons et loyaux services dans plusieurs villes du monde. Le récit était à la suppression des tramways au profit de l'automobile. Plusieurs villes du monde ont, de ce fait, supprimé leurs tramways. C'est le cas notamment des villes françaises et donc d'Alger à l'époque coloniale. Le réseau de tramways y été dense et parcourait l'ensemble de la ville coloniale (photo 14). Il y fut complètement abandonné vers la fin des années 1950.

Aujourd'hui, et depuis quelques années les tramways sont de retour dans plusieurs villes dans le monde. Ils font réapparaitre le récit qui les concerne. Ce dernier devient porteur d'un nouvel idéal et d'un projet qui dépasse le simple projet de transport. Il devient porteur d'un projet de ville plein d'espoirs et de désirs. La mise au pluriel du titre de la pièce de théâtre de Tennessee Williams *« un tramway nommé désir »* en dit long sur ce récit et sur les attentes de ces différents tramways. Que ce soit à Strasbourg, à Bordeaux, à Casablanca, à Alger ou à Oran, ces tramways sont porteurs du désir de décongestionner les villes et de réduire l'usage de l'automobile ; du désir de faire des villes plus propres et de les inscrire dans une démarche de développement soutenable ; du désir de renouvellement et de régénération des quartiers anciens, ainsi que de la requalification des espaces publics ; du désir de désenclaver certaines zones et de rapprocher les habitants des lieux d'emplois et de services ; enfin, du désir de produire un cadre de vie agréable pour les habitants de ces villes.

D'après Philippe Hamman, les processus d'implantation et de production comme d'acceptabilité technique et sociale des tramways dans les aires urbaines des villes concernées, se repèrent aujourd'hui autour de deux modes de production principaux. Le premier mode tient à une lecture de la ville marquée



Photo 14 : carte postale de l'ancien tramway d'Alger. Photo prise au niveau du centre historique près de la Grande mosquée et de la Place des Martyrs.
Source : http : //fr. wikipedia. org/wiki/ Chemins_de_fer_sur_routes_d'Algérie

par le prisme social. Il y s'agit principalement de désenclaver certains quartiers, de favoriser la mixité sociale et l'échange, de relier des quartiers en difficulté, de rapprocher les habitants des lieux d'emplois, etc. Il s'agit également d'impulser de nouvelles dynamiques socio-économiques le long des passages des lignes de tram, en favorisant la création d'emplois par le développement des zones desservies (Hamman, 2011).

Le second mode tient au référentiel environnemental et au développement soutenable. Il s'agit de produire des villes plus propres, plus vertes, qui substituent l'usage des transports en commun à celui de l'automobile. Il vise à réduire la congestion des villes et les émissions de gaz à effets de serre. Les représentations graphiques des projets de tramway véhiculent également l'image d'une meilleure qualité de vie. Cette dernière semble être au cœur de ce second mode de production et n'est pas totalement absente du premier mode (Hamman, 2011).

Dans la pratique, ces deux modes cohabitent et se complètent, même si les préoccupations socio-économiques restent dominantes dans plusieurs cas et notamment dans le cas algérois, comme nous le verrons plus loin dans ce chapitre. La production de tramways agit en fonction d'une transversalité multiple. Elle intervient, pour commencer, suivant plusieurs modes de référencements : environnemental, social, économique, etc. Elle intervient ensuite de manière transversale sur les échelles du territoire. Les tramways sont des infrastructures territoriales qui sont souvent pensées comme des projets structurants à l'échelle de la ville. Pourtant, ils agissent également sur l'échelle locale en réorganisant le cadre de vie de proximité. Ils sont donc à cheval entre plusieurs échelles de territoire et donc sur plusieurs niveaux institutionnels et d'acteurs. La difficulté de cette transversalité est d'articuler la logique du grand projet structurant à l'échelle de la ville, à celle de la négociation, du rapprochement des habitants et de la décentralisation que nécessite le passage d'un tramway à l'échelle locale. La question qui se pose fortement, dans le récit des tramways de par le monde, est la suivante : peut-on négocier localement un projet qui se veut structurant à l'échelle de la ville ?

C'est à ce niveau que ce situe toute la difficulté de ce récit. Négocier l'in-négociable (le projet vu comme structurant) constitue l'un des enjeux majeurs du récit des tramways. D'après Philippe Hamman et Christine Blanc, dans la pratique, la démarche est souvent de faire adhérer les habitants et les acteurs locaux, plutôt que de négocier. D'après eux, il ne s'agit pas forcément de négociation, mais plus d'accords tacites entre les acteurs, qui s'apparentent plus à la transaction qu'à la négociation. C'est une sorte de compromis pratique de coexistence qui se met en place (Hamman, 2011 ; Hamman & Blanc, 2011).

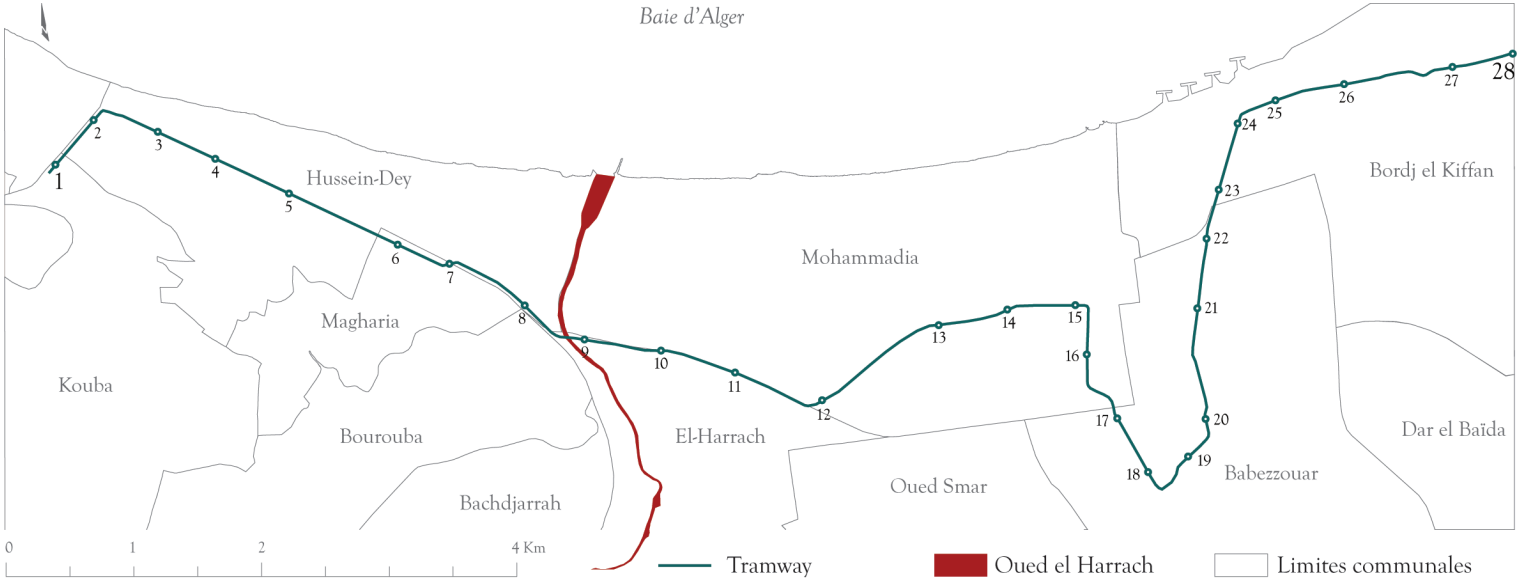
Dans la scène du drame, nous avons vu que le tramway a été pensé dans l'objectif principal de faire face au congestionnement automobile de la partie est d'Alger. Il apparaît clairement, d'après les différentes interviews effectuées auprès des différents intervenants sur le projet, que le tramway d'Alger a été pensé uniquement en matière de transports et de déplacements. Aucune réflexion n'a été menée sur l'espace urbain et sur l'articulation du tramway aux formes urbaines existantes. Le directeur des transports de la wilaya d'Alger, Rachid Ouezane, nous dit clairement la chose suivante : *« avant de faire ce projet, on n'avait pas de vision d'aménagement »*[1]. Le responsable juridique de l'Entreprise du métro d'Alger (EMA), Abdelouahab Boubékeur, rajoute : *« En ce qui concerne la vision, elle s'arrête au plan de transport. Nous avons un plan de transport, nous devons éliminer de la circulation. Il y en a à l'est, à l'ouest et au sud. Les trémies et les rocades n'ont pas suffi, elles ont vite été dépassées »*[2]. Enfin, M. Badouna, architecte responsable de la réalisation de la ligne, nous dit ceci : *« initialement dans la commande, nous n'avons pas accordé d'importance aux aménagements. Nous pensions faire un projet de transport dénué de toute réflexion architecturale* [...]. *Nous l'avons intégrée tardivement, car elle n'était pas dans le cahier des charges. Du coup, nous étions obligés de mettre la main à la pâte et de faire des propositions. Nous avons fait appel à un bureau d'étude français. Ce travail a été fait en 2009 et 2010. Des fois, vous constatez qu'il y a quelques aberrations dans les aménagements, qu'il y a des passages qui ne fonctionnent pas. C'est parce que cela a été improvisé en cours de route »*[3]. De ce fait, même s'il n'y a pas eu de vision au départ du projet, il y a eu une articulation entre le tracé et l'évolution de la fabrique urbaine. Elle s'est improvisée en cours de route, à travers certains des acteurs du tramway, mais aussi par d'autres acteurs comme nous le verrons dans ce chapitre et le suivant.

5.2.1. La ligne en question

La ligne de tramway d'Alger est réalisée en plusieurs tronçons successifs, qui doivent à terme relier Dergana à l'est à la gare routière de Bir Mourad Raïs au centre-ouest d'Alger. La ligne est parallèle à la baie d'Alger sur toute la partie est, avant d'entamer un tronçon perpendiculaire vers Bir Mourad Raïs. Elle atteint actuellement 20,4 km du Ruisseau à Dergana et se connecte aux lignes de métro, de téléphérique et du RER déjà existantes ou en cours de réalisation.

Le premier tronçon.

[1] Interview de Rachid Ouezane, directeur des transports de la wilaya d'Alger, octobre 2012.
[2] Interview d'Abdelouahab Boubékeur, responsable juridique de l'EMA, octobre 2012.
[3] Interview de M. Badouna, le 21.02.2012.



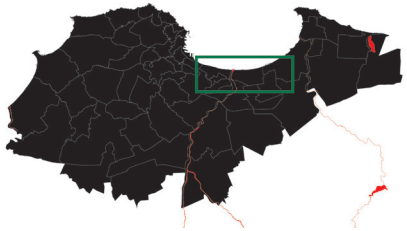


Figure 41 : tracé du premier tronçon de la ligne mis en service.
Source : élaboration de l'auteur.

Stations:

1. Ruisseau
2. Les fusilliers
3. Tripoli-Thaalibia
4. Tripoli-mosquée
5. Tripoli-Hamadache
6. Tripoli Magharia
7. Carroubier
8. La Glacière
9. Pont El-Harrach
10. Bellevue
11. Bekri Bougerra
12. Cinq Maisons
13. Foire d'Alger
14. Les Pins
15. Tamaris
16. Mokhtar Zerhouni
17. Rabia Tahar
18. Université USTHB
19. Cité 5 juillet
20. Babezzouar-Le Pont
21. Cité Universitaire-CUB1
22. Cité 8 mai 1945
23. Clair Matin
24. Bordj el Kiffan-Lycée
25. Bordj el Kiffan-Centre
26. Bordj el Kiffan-Polyclinique
27. Mouhous
28. Mimouni Hamoud

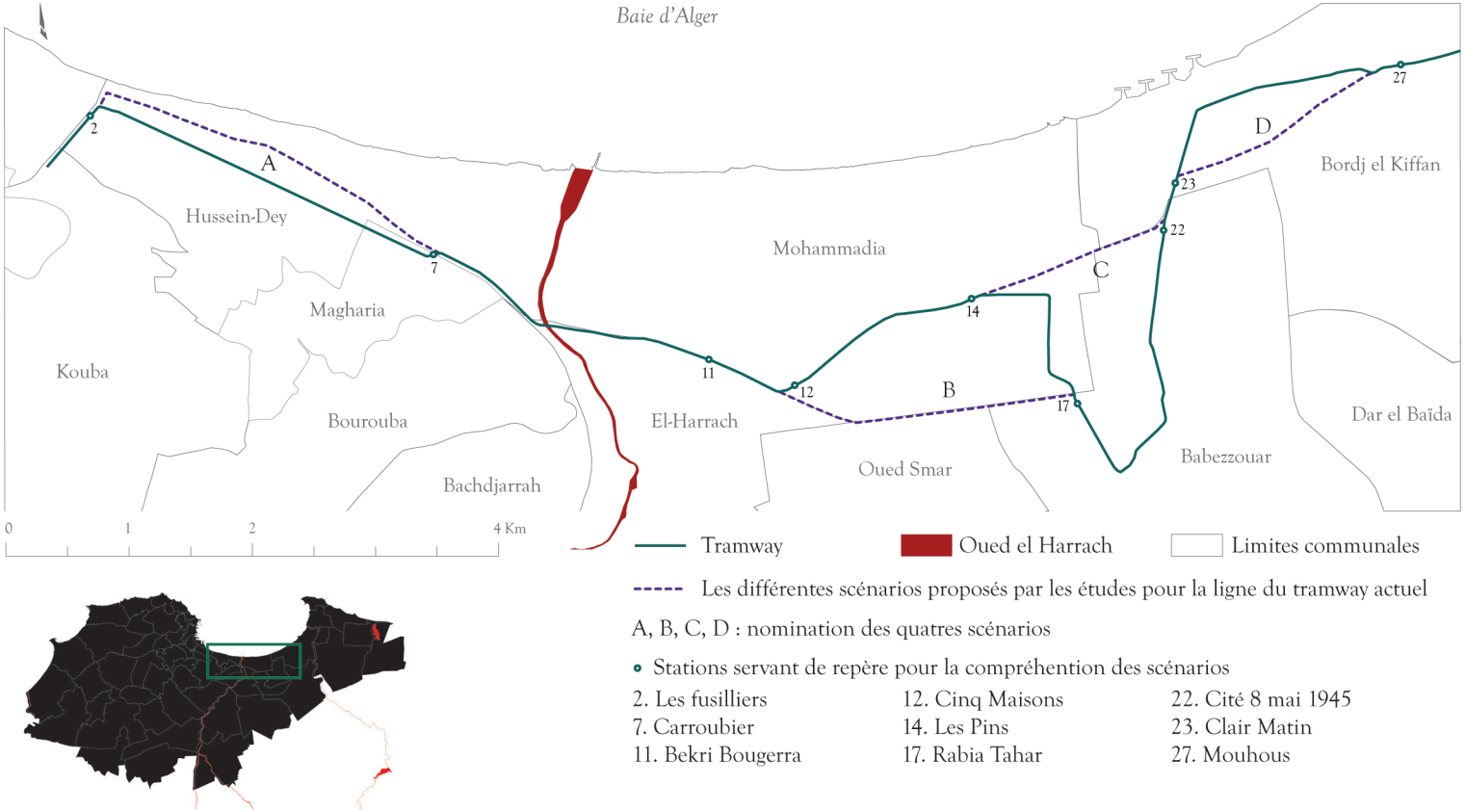


Figure 42 : les différents scénarios de la première ligne.
Source : élaboration de l'auteur.

Le premier tronçon mis en service est celui qui nous intéresse et sur lequel ont porté nos études de terrain. Il rejoint Bordj El Kiffan au Ruisseau sur une longueur de 16,2 km en parcourant 28 stations reprises dans la figure 34. La ligne traverse six communes : Kouba, Hussein Dey, El Magharia, Mohammadia, Bab Ezzouar et Bordj el Kiffan. Au niveau de Mohammadia, le tramway passe le long de la limite de la commune avec celle de El Harrach (figure 41).

Les scénarios

Plusieurs scénarios du même tracé ont été proposés par le bureau d'étude. Ils sont au nombre de trois sur le premier tronçon et ne sont que des variantes du tracé réalisé (figure 42).

Le scénario A proposait le passage de la ligne le long de l'avenue de l'ALN[4] et non le long de l'avenue Tripoli. Elle devait continuer tout droit à partir de la station du Caroubier avant de rejoindre celle des Fusiliers. Les objectifs étaient de ne pas toucher à l'avenue Tripoli pour éviter les démolitions à venir, et surtout d'éviter la complexité d'intervenir dans un quartier populaire et dans une rue symboliquement chère à ses habitants. Aussi, le but était d'en profiter pour desservir la gare routière et d'accompagner les futurs développements d'Alger vers la baie.

Le scénario B proposait au niveau de Cinq Maisons de continuer tout droit vers Bab Ezzouar, sans desservir la foire d'Alger et le quartier des *Bananiers*. Il proposait de longer l'ancienne route de Bab Ezzouar.

Le scénario C proposait au contraire de continuer directement entre la station Tamaris et celle de Clair Matin, sans desservir Bab Ezzouar. L'idée était de réduire le temps de parcours et de relier plus rapidement Bordj El Kiffan au centre d'Alger. Cette option est encore d'actualité, d'après le directeur des transports, et des études sont en cours pour la réalisation de ce tronçon. Il proposerait une seconde alternative à la même ligne, qui se déclinerait sous la forme de ligne 1a et ligne 1b.

Un quatrième scénario moins officiel a été proposé par la commune de Bordj El Kiffan pour éviter que le tramway ne passe au centre de cette commune. Beaucoup d'habitants adhèrent à cette idée et regrettent la transformation de leur centre-ville. Ce scénario D proposait de relier les stations Clair Matin et Bordj El Kiffan Mouhous en passant par la voie rapide et non plus par le centre-ville. La ligne ferait également le lien entre le centre de Bordj El Kiffan et le quartier de Sidi M'hammed au sud de la commune.

Les extensions

[4] ALN : Armée de libération nationale.

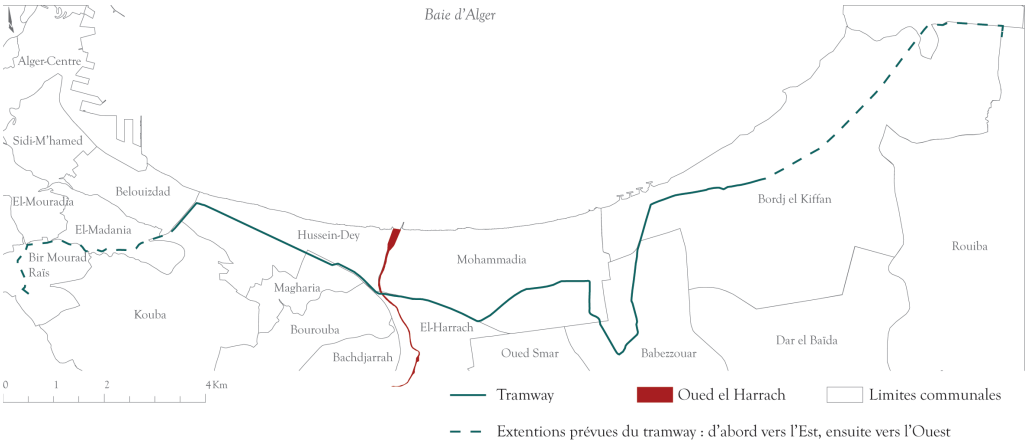
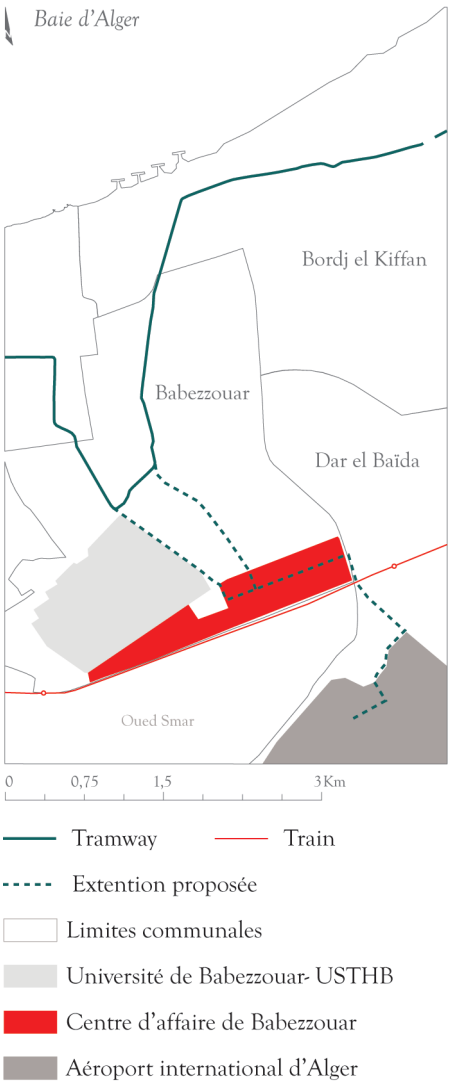


Figure 43 : extensions de la ligne projetées et en cours de réalisation. *Source : élaboration de l'auteur.*



Les extensions du premier tracé sont au nombre de deux. La première prolonge le tracé vers l'est jusqu'à Dergana en passant par Bateau cassé et Café Chergui, qui est en exploitation depuis le début de l'année 2014. La seconde extension, qui est actuellement à l'étude, prolonge le tracé vers l'ouest jusqu'à Bir Mourad Raïs (figure 43).

Les propositions du plan stratégique

En plus des extensions finalisées ou en cours de réalisation, les études du plan stratégique d'Alger 2029 ont proposé une autre extension de ce même tracé vers le sud. Ses objectifs sont multiples : premièrement, rejoindre l'aéroport qui n'est actuellement desservi que par les taxis et certains bus ; deuxièmement, connecter le centre d'affaires de Bab Ezzouar, son ensemble d'immeubles de bureaux et son centre commercial ; troisièmement, se rapprocher de l'université de Bab Ezzouar et remédier à la question des transports étudiants qui saturent la voirie ; enfin, se rapprocher de la ligne de chemin de fer et de la gare de Dar El Baïda (figure 44).
Il est clair que cette proposition s'inscrit dans

Figure 44 : extension proposée par le plan stratégique Alger 2029. *Source : élaboration de l'auteur.*

une vision plus large, qui consiste à connecter les points stratégiques du développement d'Alger, en l'occurrence l'aéroport, le centre d'affaires et les universités. Cette proposition n'avait pas été acceptée à l'heure ou nous avions mené nos enquêtes.

La systématisation du modèle en site propre à double voie

Le passage du tramway sur l'ensemble du territoire algérois s'est effectué en site propre avec un passage systématique de deux voies de rails côte à côte, effectuant un va-et-vient. L'emprise minimum de cette configuration est de 7 m pour le site propre réservé au tramway. Cette configuration crée, comme nous le verrons plus tard, des situations inconfortables à cause du passage forcé du tramway dans des rues dont l'espace ne permet pas autant d'emprise. De plus, cette configuration mène les pouvoirs publics à envisager la destruction d'un certain nombre d'immeubles. Ces derniers sont dans certains cas des friches en ruines sans intérêt particulier. Dans d'autres cas, ce sont des friches industrielles ou des immeubles d'habitation, dont l'architecture relève du patrimoine matériel et immatériel des quartiers. C'est notamment le cas à Hussein Dey.

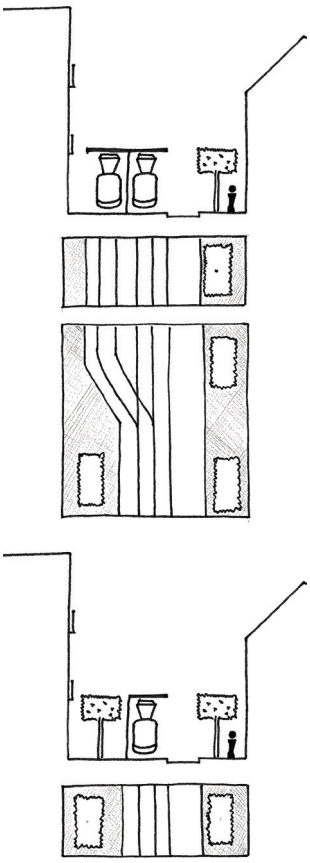


Figure 45 : schémas représentant des alternatives à la double voie du tramway.
Source : élaboration de l'auteur.

Ces configurations, rencontrées notamment à Hussein Dey et à Cinq Maisons (photo 15), auraient pu être évitées de différentes manières. La première est l'utilisation de boucles et des rues parallèles. Le tramway aurait pu, dans certains cas, desservir une rue dans un seul sens et la rue parallèle dans le sens inverse. Ceci aurait réduit l'emprise systématique des 7 m et aurait donné plus d'épaisseur au tramway, permettant le développement d'une zone plus grande. Des aménagements transversaux auraient été créés dans le tissu pour connecter les deux voies. La seconde option aurait été de maintenir le passage dans une seule rue, mais de maintenir la double voie de tramway uniquement au niveau des stations. Le passage d'une station à l'autre se serait fait par une seule voie grâce à des systèmes de signalétique, ce qui est le cas par exemple pour le métro de Lausanne en Suisse. Ceci aurait couté moins cher et aurait permis de gagner en espace public, tel que le représente le schéma ci-contre (figure 45). De plus, en termes d'économie urbaine, il n'est pas sûr que la démolition future des bâtiments soit plus rentable que la modification du tracé.



Photo 15 : trottoir le long de l'avenue Tripoli.
Source : photographie de l'auteur, 2012.

5.2.2. Un système d'acteur hautement centralisé et sectoriel

Comme énoncé précédemment, le tramway d'Alger est une initiative du ministère des Transports et donc de l'État. L'entreprise du métro d'Alger a été chargée du rôle de délégué à la maîtrise d'ouvrage, qui était initialement confié à la wilaya d'Alger sous la tutelle du wali et à sa Direction des transports (DTW). Le choix du tracé et son approbation sont le résultat d'une commission qui s'est réunie à la wilaya d'Alger, incluant l'ensemble des directions concernées (transport, urbanisme, travaux publics, etc.), les daïras, le ministère des Transports et l'EMA. Le wali a présidé le comité de pilotage du projet. Les communes, quant à elles, ont été consultées par les daïras et la DTW une fois le plan approuvé par la commission. Elles n'ont joué pratiquement aucun rôle dans le choix du tracé et des aménagements. Elles ont subi la décision centrale et sectorielle du ministère des Transports et de la DTW. En ce qui concerne les habitants, une enquête publique a été menée dans les différentes communes, avec des affiches accompagnées de registres de doléances. Elles ont été très peu consultées d'après nos interviews auprès des agents des différentes communes et de la population.

L'une des plus grandes difficultés de la réalisation du tramway, qui a en partie causé les retards encourus, a été, d'après le directeur des transports, la coordination entre les différents acteurs et secteurs d'intervention. Bien que piloté par la wilaya, le tramway reste un projet sectoriel du ministère des Transports. Une coordination a dû se mettre en place avec le secteur des travaux publics pour la réalisation des ouvrages d'art, avec l'hydraulique pour le déplacement des conduites, avec les télécommunications et l'électricité pour déplacer les câbles, etc. Chaque secteur agissant sous sa propre tutelle rend difficile la coordination de l'ensemble, dans un projet qui touche à différents aspects de la ville.

Tableau 04 : table des acteurs et de leurs rôles dans la réalisation du tramway.
Source : élaboration de l'auteur.

Acteur	**Description**	**Rôle dans le projet**
Le ministère des Transports	Ministère des Transports actuellement sous la direction de monsieur Amar Ghoul, ministre des Transports.	Maître d'ouvrage initiateur du projet.
L'EMA	Entreprise du métro d'Alger créée dans les années 1980 pour la réalisation du métro d'Alger. Elle a depuis quelques années d'autres prérogatives sur l'ensemble du territoire national.	Déléguée à la maîtrise d'ouvrage.
Le BETUR	Bureau d'étude des transports urbains. Entreprise nationale aujourd'hui filiale de l'EMA.	Études de flux et de trafic. À la source des études pour le tramway.
INGEROP et SEMALY	Bureaux d'étude spécialisés dans le transport.	Étude de faisabilité de la ligne de tramway.

Le wali et la wilaya d'Alger	La wilaya est le premier découpage institutionnel algérien. Elle correspond à la préfecture en France. Le wali étant le préfet.	Préside le comité de pilotage du projet.
La Direction des transports de la wilaya d'Alger	La DTW est la représentation de ministère des Transports au niveau de la wilaya.	Préside le comité de pilotage avec le wali et assure le lien avec les communes.
Les autres directions de la wilaya	Direction des travaux publics, de l'hydraulique, de l'urbanisme, etc.	Participation au pilotage du projet.
Les daïras	La daïra est la seconde échelle du découpage institutionnel algérien. Alger contient 13 daïras qui contiennent à leur tour un certain nombre de communes.	Elles assurent la communication avec les communes.
Les communes	L'ensemble des communes traversées par le tramway.	Avis consultatif, avec très peu d'influence. Ont été consultées tardivement et n'ont eu aucun pouvoir de décision sur le projet.
La société civile	Citoyens, habitants, associations, commerçants, etc.	Quelques avis repris dans des registres de doléances.

Le conflit d'acteurs

La centralisation et la sectorisation du projet du tramway ont été les causes d'un certain nombre de conflits. D'après M. Boubékeur, beaucoup d'entre eux sont apparus en cours de route et ont donné lieu à des indemnisations. Les principales causes de ces conflits semblent être, entre autres, le choix du tracé ; le manque de communication sur le projet et la non-implication des communes et des habitants (commerçants compris). Nous avons identifié trois types de conflits : un premier lié au passage du tramway et à l'expropriation, un second lié au préjudice causé à l'activité commerciale et un troisième lié à la volonté des habitants d'avoir des stations à proximité de leurs quartiers.

Le premier type de conflit est lié au passage du tramway et à son emprise. Toute une série d'expropriations foncières ont été effectuées notamment dans le quartier des Abattoirs et dans la commune de Bordj El Kiffan. Ce sont en général des friches industrielles ou des terrains agricoles qu'il n'a pas été compliqué d'exproprier malgré certaines résistances. Par contre, le passage systématique du tramway en va-et-vient sur une emprise de 7 m annonce des expropriations à venir. En effet, comme nous pouvons le voir sur la photo 12, le passage du tramway a créé à certains endroits des situations inconfortables pour certaines constructions. C'est notamment le cas le long de l'avenue Tripoli et du quartier de Cinq Maisons. Nous y retrouvons des trottoirs de 50 cm à 1m50

entre le front bâti et l'emprise du tramway ou de la route. Outre les risques qu'encourent les riverains à la sortie de leurs habitations, ou à cause de la proximité des caténaires des balcons des immeubles, il y a en effet des risques de conflit autour de l'avenir de ces constructions. D'après les dires de M. Ouezane, ces quartiers sont voués à la démolition notamment au niveau de Hussein Dey : *« Nous, nous voulons démolir pour restructurer tout le quartier. Ce sont des friches, on ne peut pas laisser comme ça. Ils mettent les gens en danger indépendamment du tram »*[5]. Il y eut très peu de communication sur le sujet et il n'est pas sûr que les habitants acceptent d'être délogés, surtout dans les quartiers centraux d'Hussein Dey.

Le second type de conflit rencontré est celui lié à l'activité commerciale. Un certain nombre de commerçants se sont retrouvés, du jour au lendemain, confrontés aux travaux du tramway sans annonces préalables. Comme le dit M. Zaïdi, directeur de la section de Dar-el-Baïda de l'Union générale des commerçants algériens (UGCA) : *« C'était en 2008, les gens du métro sont venus déposer les barricades pour le chantier, sans prévenir personne [...]. Il y avait peut-être une enquête publique, en interne dans la commune. En tout cas, nous, on ne savait pas ce qui se passait »*[6]. Suite à une grande mobilisation de la part des commerçants, ils ont été indemnisés pour les quatre à cinq ans de la durée des travaux. Cependant, leurs revendications concernaient une indemnisation pour *préjudice* et non pour *manque à gagner*. En effet, après la fin des travaux, le commerce a des difficultés à reprendre et beaucoup de commerçants ont arrêté ou changé d'activité. *« Si l'on me rembourse les années de chantier, et si celles d'après je ne travaille plus, car j'ai perdu ma clientèle, ça ne m'arrange pas. C'est pour cela qu'il faut calculer le préjudice. Ça touche à mon fonds de commerce quatre ans. La réglementation dit deux ans maximum pour le manque à gagner »*[7]. Beaucoup de commerçants ont voulu tenter une procédure judiciaire, qui n'a finalement pas été menée collectivement et nous n'avons pas d'information sur les démarches individuelles.

Le dernier conflit, que nous avons identifié, est lié à l'extension du tramway sur le tronçon allant de Bordj El Kiffan à Dergana. Les travaux y ont été bloqués durant deux mois, à cause des manifestations des habitants d'un des quartiers, réclamant l'installation d'une station à proximité. La station la plus proche, nous dit monsieur Ouezane, est à 800 m de ce quartier. Ce qui est largement supérieur à une distance confortable de marche. D'après la presse, les revendications des habitants seront prises en charge dans la mesure du possible. Cependant, comme le précise un responsable de l'EMA à la presse : *« Le projet connaît 4 mois de retard. Qu'ils nous demandent de faire des passages ou autres issues, rien de plus simple, mais de là à refaire les études, c'est une étape que nous*

[5] Interview de Rachid Ouezane, directeur des transports de la wilaya d'Alger. Effectué le 07.08.2013.
[6] Interview de M. Zaïdi, directeur de la section de Dar el Baïda de l'UGCA. Effectuée le 16.09.2012.
[7] Ibid.



Photo 16 : banderoles de contestation au niveau du quartier de Ben Redhouane. On peut y lire :

- à droite : *« Les habitants de Ben Redhouane demandent une station de tramway et des escaliers adaptés aux personnes à mobilité réduite »* ;
- à gauche : *« Vive l'Algérie. Que Dieu apporte guérison au président. S'il n'y a pas d'arrêt, il n'y aura pas de tramway ».*

Source : photographie de l'auteur, 2012.

ne franchirons pas »[8]. Il apparaît clairement que la revendication principale d'avoir une station à proximité du quartier en question, ne sera pas prise en compte. Le problème se situe donc à différents niveaux. D'abord dans l'anticipation des conflits en amont du projet, par l'implication des habitants dès le début du processus, ce qui aurait certainement influencé les tracés et les choix des stations. Ensuite, dans la prise en charge du conflit en aval en négociant avec les habitants une compensation par un aménagement particulier par exemple, ou la création de navettes qui permettent de compenser l'éloignement des stations, ou simplement par l'implantation d'une station si la densité de population le justifie.

5.3. L'analyse du tramway à l'échelle de la ville

L'analyse de la ligne en exploitation du tramway d'Alger s'est effectuée, comme nous l'avons déjà évoqué dans le chapitre précédent, sur deux volets : le premier

[8] Iddir, N. (2013, 26 juin). Le projet d'extension du tramway vers Dergana gêné. El Watan.

est celui de l'analyse à l'échelle de la ville ; le second est celui de l'analyse des quartiers traversés par le tramway à l'échelle locale. Dans les deux cas, nous avons fait appel à plusieurs méthodes d'observation et d'analyse. Nous y avons privilégié des observations *in situ* au plus près de la réalité physique de la ville, mais aussi humaine en nous rapprochant des usagers de la ligne et des habitants des quartiers qui l'entourent.

5.3.1. Les séquences de la promenade

La promenade le long du tramway a permis, dans un premier temps, d'identifier plusieurs séquences à la ligne. Elles ont été repérées en fonction de plusieurs paramètres qui sont les suivants : les formes urbaines traversées et la configuration du tissu ; la nature des bords et le profil de la voirie. Onze séquences ont été identifiées. Elles correspondent chacune à une configuration particulière de l'espace urbain traversé par le tramway (figure 46). Elles correspondent parfois à une seule logique de production spatiale et donc à un seul type de formes urbaines. Cependant, elles contiennent le plus souvent un enchevêtrement des logiques et des récits de l'urbanisme algérois. De ce fait, les séquences correspondent souvent à des périodes d'urbanisation particulières et donc à des époques. Le passage du tramway n'a, de ce fait, pas le même impact ou le même rapport au tissu dans toutes les séquences. Dans chacune d'elle, il est confronté à des formes urbaines et à des jeux d'acteurs différents.

La première séquence s'étend sur une longueur d'environ 900 m du terminus du tramway au niveau du Ruisseau jusqu'au pont de *La Farge*, à l'entrée de l'avenue Tripoli. La séquence comprend deux stations à savoir : *Ruisseau* et *Les fusillés*. Elle traverse le quartier des Abattoirs en y apportant de grandes modifications. Ce quartier comprend un tissu constitué de friches industrielles issues de la période coloniale. Il a été au cœur de nombreuses préoccupations urbanistiques et de nombreux récits du futur d'Alger. Nombre d'entre eux envisageaient de le transformer en centre d'affaires au cœur d'Alger. Ces projets n'ont jamais abouti, mais ont donné naissance à quelques réalisations singulières qui se dissocient de l'ensemble du tissu. C'est notamment le cas de la Cour de justice d'Alger et de deux immeubles de bureaux. Ils constituent les seules réalisations du POS des Abattoirs datant des années 1980. Certaines friches ont été détruites au cours des différents projets et ont laissé place à de grands terrains vagues au cœur d'Alger. Le passage du tramway est venu continuer une partie des destructions, particulièrement le long de son passage où une série de biens ont été expropriés et détruits. Ce sont d'anciennes constructions qui abritaient, le long de l'avenue Mohamed Belkacemi, des restaurants de grillades liés aux abattoirs. Dans cette séquence, l'emprise du tramway est la plus large de toute la ligne. Un élargissement particulier se retrouve au niveau du terminus où une esplanade a été aménagée.

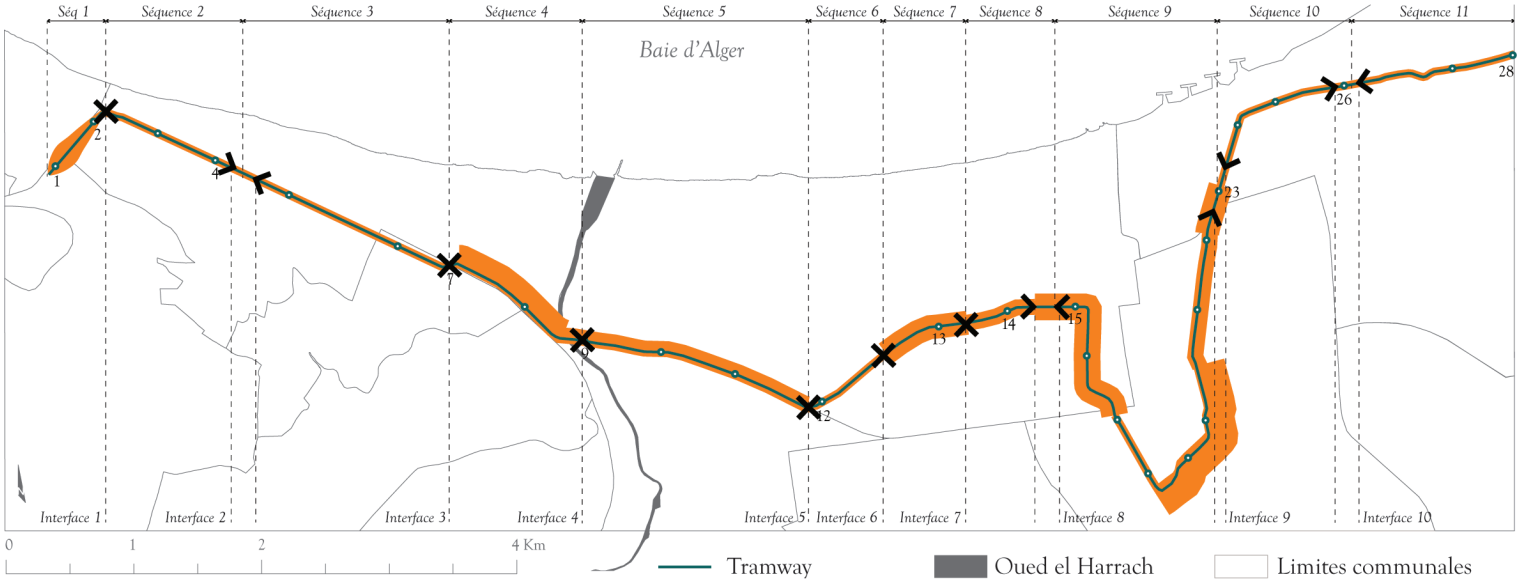
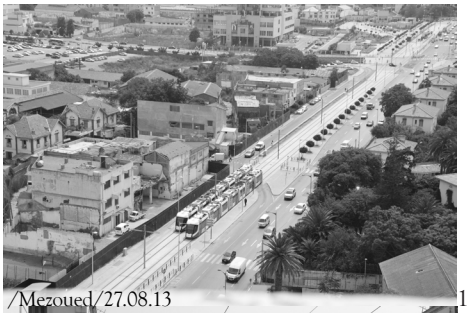


Figure 46 : les séquences de la promenade le long du tramway.
Source : élaboration de l'auteur.

La seconde séquence occupe une partie de l'avenue Tripoli sur une longueur d'environ 840 m. Elle comprend les stations de *Tripoli Thaâlibia* et *Tripoli Mosquée*. Elle est au cœur de la commune de Hussein Dey et de son centre colonial. Le tissu y est composé d'îlots constitués de constructions mitoyennes de hauteurs différentes. Nous y retrouvons de vieux immeubles en R+1, tout comme des immeubles de la période moderne ou contemporaine allant jusqu'à R+10. Le tissu laisse apparaître les traces des transformations historiques, qui se sont faites par des densifications progressives des parcelles par des initiatives individuelles. Au milieu de ces immeubles à usage d'habitation, de bureaux ou d'hôtels, nous retrouvons un nombre important de hangars utilisés ou abandonnés. Ils sont les traces du passé industriel du quartier. Depuis quelques années, ces hangars sont progressivement rachetés par des investisseurs privés, qui les détruisent pour construire à leur place des immeubles de grande hauteur. Les programmes privilégiés sont souvent des hôtels qui suivent le programme défini par le POS d'Hussein Dey. Nous retrouvons également quelques entreprises nationales ou privées qui densifient sur leurs propres terrains. Parmi les différents hangars, nous retrouvons quelques friches industrielles au caractère architectural exceptionnel. C'est notamment le cas du bâtiment abritant les anciens moulins, dont la préservation fait débat, car il est situé au nord du passage du tramway. En effet, comme nous l'avons vu, ce dernier ne disposait pas de l'espace suffisant pour son emprise lors de son passage le long de l'avenue Tripoli. Il a donc été rapproché à l'extrême de la partie nord de l'avenue. Il est à peine à 1 m de distance du front bâti. De ce fait, comme nous l'avons déjà énoncé, l'ensemble des constructions se situant sur cette partie est probablement voué à la destruction. De plus, les bâtiments sont situés sur la zone d'intervention du plan stratégique. D'après nos sources à la wilaya d'Alger, quelques immeubles, dont les moulins, seront préservés.

La troisième séquence se situe sur la suite de l'avenue Tripoli jusqu'à la gare de train du Caroubier, sur une longueur de 1900 m. Elle est à cheval sur les communes de Hussein Dey et de Magharia et comprend les stations suivantes : *Tripoli Hamadache* ; *Tripoli Magharia* et *Caroubier*. Le tissu n'y est pas vraiment différent de celui de la séquence précédente, ni même le profil du passage du tramway. La particularité se situe néanmoins sur la partie nord. Elle est constituée principalement de hangars, contrairement à la séquence précédente qui abrite un nombre important de logements et de commerces. Aussi, dans la séquence 2, le tissu constitue un front bâti le long de l'avenue grâce à la mitoyenneté des différentes constructions. Dans la séquence 3, ce front bâti n'existe pas dans la même configuration. Ce sont dans la majorité des cas des clôtures sur toute la longueur qui forment un mur entre l'avenue et les différentes entreprises. Les parcelles y sont plus grandes et sont propriétés d'entreprises nationales pour la plupart, mais aussi d'entreprises privées. Des éventuelles expropriations et démolition se feraient plus facilement sur cette


/Mezoued/27.08.13 1


N36° 44.6519', E3° 5.7106'/Mezoued/9.09.12 2


/Mezoued/19.09.12 3


N36° 43.9600', E3° 7.4940'/Desmedr/9.09.12 4


N36° 43.6906', E3° 8.5623'/Mezoued/9.09.12 5


N36° 43.5349', E3° 9.0577'/Mezoued/10.09.12 6


7 N36° 43.8693', E3° 8.7113' Desmedt/10.09.12


8 N36° 43.9213', E3° 10.0104'/Mezoued/10.09.12


9 N36° 43.2275', E3° 10.7835'/Mezoued/10.09.12


10 N36° 44.7766', E3° 11.3437'/Mezoued/15.09.12


11 /Mezoued/11.09.12

Photos 17 : vue de chaque séquence le long du parcours. *Source : photographies de l'auteur, 2012.*

séquence que sur la précédente. Elle est moins soumise au mécontentement des habitants et des commerçants. La négociation avec quelques entreprises est plus facile qu'avec un nombre important d'habitants.

La quatrième séquence est celle du parcours du tramway le long de l'avenue de l'ALN (1 320 m). Elle relie la station du *Caroubier* à celle du *Pont de El-Harrach*. Elle traverse un espace que nous pourrions qualifier de *no man's land*, même si nous retrouvons une station au milieu de la séquence et qui est celle de *La Glacière*. C'est un espace d'infrastructures qui se juxtaposent l'une à côté de l'autre. De part et d'autre du tramway, nous retrouvons les deux fois deux bandes de l'avenue de l'ALN d'un côté, et la ligne de chemin de fer de l'autre. Cette dernière est un espace infranchissable qui sépare le tramway du quartier de la Glacière. Ils sont connectés par un ancien passage sous-terrain. Au nord, nous retrouvons une étendue industrielle composée principalement du dépôt des hydrocarbures de NAFTAL[9]. Nous y retrouvons également quelques friches d'anciennes entreprises en ruines. Ces espaces sont également compris dans l'aménagement de la baie. Le dépôt est donc voué à être déplacé. Avant d'arriver à la station du Pont El-Harrach, le tramway franchit l'Oued El Harrach qui est en cours de purification et fait également l'objet d'un projet d'aménagement le long de ses berges.

La cinquième séquence est longue de 1 800 m environ. Elle longe la limite entre les communes de Mohammadia et de El Harrach et contient les stations *Bellevue* et *Bekri Bougerra*. Du côté de la commune de El Harrach, le tissu est constitué de lotissements de villas d'origine coloniale qui forme le quartier Bellevue. Certaines ont été transformées, voire reconstruites, mais le tissu garde les mêmes caractéristiques historiques. Du côté de Mohammadia, le tissu est plus diversifié. Nous y retrouvons à la fois des lotissements et des immeubles issus de la période coloniale ; des cités de logements issues l'urbanisme officiel des premières années de l'Indépendance ; des promotions immobilières issues de l'urbanisme de la libéralisation ; des opérations singulières appartenant au à l'urbanisme spontané ; enfin, un centre commercial appartenant à la logique de la ville franchisée. Le tramway est ici aussi dans une juxtaposition d'infrastructures. Il est ouvert au sud vers les lotissements au début de la séquence, mais se retrouve à proximité des clôtures du cimetière et du lycée technique après la station Bekri Bougerra. De l'autre côté, la route passe en deux fois deux bandes, plus une voie de déserte. Les cités de l'urbanisme officiel sont clôturées par des grilles. Par contre, les réalisations des promoteurs immobiliers créent des fronts urbains avec des galeries commerçantes aux rez-de-chaussée.

La sixième séquence est courte (590 m) et ne contient qu'une seule station, celle de *Cinq Maisons*. Le tramway y parcourt une partie du quartier de Cinq Maisons,

[9] NAFTAL est l'entreprise nationale chargée du transport et de la distribution des produits pétroliers.

celle connue pour les rôtisseries de poulet. Le tissu y est d'origine coloniale, mais s'est transformé au courant des trente dernières années en puisant à la fois dans l'urbanisme de la libéralisation et dans celui de l'urbanisme spontané. Le résultat est constitué de maisons individuelles sur trois niveaux en moyenne, parfois mitoyennes, avec rez-de-chaussée commercial. L'arrivée du tramway a transformé ce tronçon et a sensiblement affecté l'activité commerciale, qui était basée sur le passage automobile et sur les places de stationnement disponibles. Or, le tramway a transformé le profil de la voirie et a réduit considérablement les places de stationnement. De plus, tout comme à Hussein Dey, le tramway a réduit l'espace des trottoirs, notamment ceux situés le long des restaurants. De l'autre côté, le trottoir est large à proximité d'un parc abandonné. Il ne nécessite pas autant d'espace contrairement au côté opposé.

La septième séquence est longue de 750 m environ. Elle constitue la première rupture réelle dans le tissu urbain, si nous ne prenons toutefois pas en compte la quatrième séquence, qui crée aussi une rupture en séparant des espaces habités par une zone industrielle. Dans la septième séquence, le tramway traverse l'autoroute du front de mer et quelques champs agricoles avant d'arriver à la foire d'Alger et au quartier des pins maritimes. La foire est constituée de pavillons dispersés sur un vaste territoire. Cette séquence contient une seule station qui est celle de la *Foire d'Alger.*

La huitième séquence commence du quartier des Pins jusqu'à celui des Bananiers. Elle est longue de 900 m et comprend la station *Les Pins*. Le tramway y traverse d'un côté les lotissements des Pins et des Mandarines. Le premier est un village d'origine coloniale qui s'est progressivement transformé. Le second est issu de l'urbanisme spontané. Le tissu dans les deux cas est constitué de maisons mitoyennes sur deux ou trois niveaux, avec rez-de-chaussée commercial. Le commerce s'est spécialisé dans la vente de matériaux de construction et particulièrement de faïences et de mobilier de salles de bain. De l'autre côté, nous retrouvons des champs agricoles ponctués de quelques maisonnettes et d'un hangar, ancienne coopérative alimentaire.

La neuvième séquence est la plus longue, elle parcourt 4 490 m et neuf stations, à savoir : *Tamaris* ; *Mokhtar Zerhouni* ; *Rabia Tahar* ; *Université de Bab Ezzouar USTHB* ; *Cité 5 juillet* ; *Bab Ezzouar Le Pont* ; *Cité Universitaire de Bab Ezzouar – CUB1* ; *Cité 8 mai 1945* et *Clair Matin.* Cette séquence aurait pu être subdivisée, car toutes ses parties ne sont pas complètement semblables. Cela dit, nous avons préféré en maintenir l'unité pour montrer la zone où se concentrent les grands ensembles de logements. C'est l'une des zones les plus denses d'Alger en termes de population. Les différentes cités appartiennent à différentes logiques urbaines évoquées au chapitre 3. Nous retrouvons, dans un premier temps, des productions issues de l'urbanisme de la rupture dans la continuité comme

les cités de Rabia Tahar, El Djorf et de la Cité du 8 mai 1945. Ensuite, nous retrouvons des opérations plus récentes issues de l'urbanisme présidentiel avec les grandes cités AADL, telles qu'une partie de la cité Mokhtar Zerhouni. Enfin, nous retrouvons quelques réalisations de promoteurs immobiliers privés et publics, que nous mettons ensemble dans l'urbanisme de la libéralisation. Ces cités occupent de vastes territoires et sont souvent composées de blocs dispersés, au milieu desquels l'espace extérieur est rarement aménagé. Entre les cités, nous retrouvons quelques lotissements dispersés liés à l'urbanisme spontané. Ils forment des tissus denses comparés à la dispersion des blocs des cités.

La dixième séquence est longue de 1 370 m et traverse le centre de la commune de Bordj El Kiffan. Elle contient trois stations : *Bordj El Kiffan-Lycée*; *Bordj El Kiffan-Centre* et *Bordj El Kiffan-Polyclinique*. Le tissu y est d'origine coloniale. Il n'a presque pas changé depuis l'Indépendance, mise à part la densification de certaines parcelles. Le tissu est formé d'îlots et de constructions mitoyennes dans la majorité des cas, et de maisons quatre façades dans certains cas. L'ensemble du foncier est propriété privée, mises à part quelques exceptions. L'arrivée du tramway a apporté de grandes modifications, non pas au tissu directement, mais de la voirie principale. Comme nous l'avons déjà précisé, la durée des travaux a affecté le commerce, qui a du mal à reprendre une activité normale aujourd'hui. Beaucoup de commerçants propriétaires du foncier ont densifié leurs parcelles et se sont recyclés dans l'immobilier.

La onzième séquence est longue de 1 380 m. Elle quitte le centre de Bordj El Kiffan en direction du centre de maintenance qui est le terminus actuel de la ligne. Elle contient les stations *Mouhous* et *Mimouni Hamoud*. Le

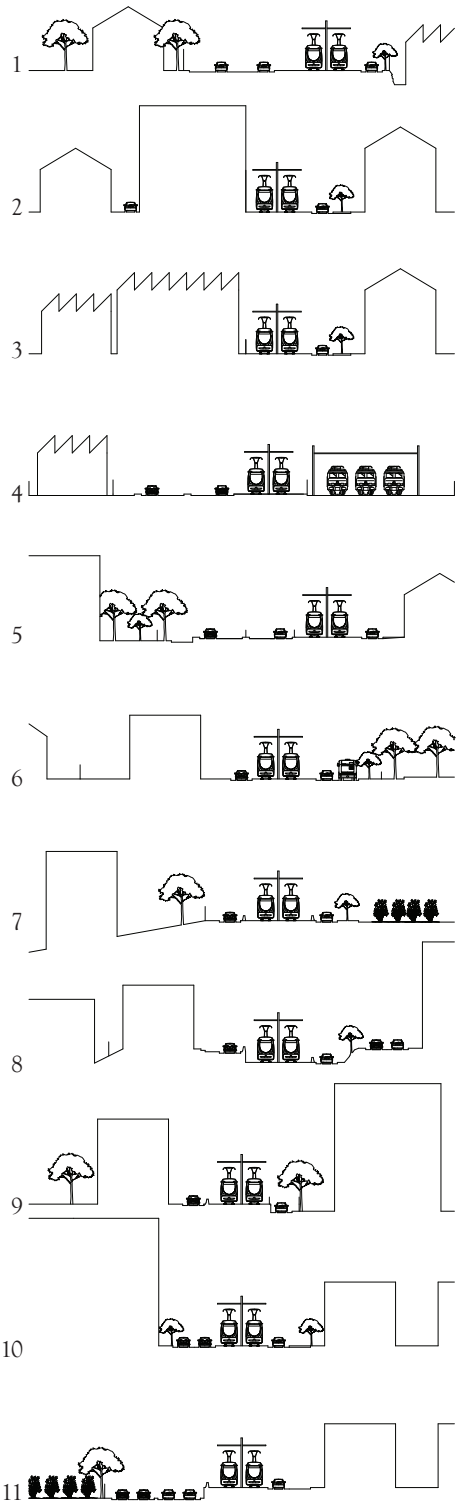


Figure 47 : coupes transversales au niveau de chaque séquence. *Source : élaboration de l'auteur*

tissu est constitué de lotissements issus de l'urbanisme spontané, et s'est étalé sur les terres agricoles de la périphérie. Ces terres agricoles subsistent encore entre les lotissements. Une partie d'entre elles est inscrite dans le périmètre d'aménagement de la baie. Il y est prévu d'y préserver une agriculture urbaine et de permettre des promenades le long des champs.

5.3.2. L'interface entre les séquences

Comme l'illustre la carte en figure 45, entre chaque séquence, une interface ou une transition permet le passage d'une séquence à l'autre. Nous en avons identifié trois types, qui sont : les interfaces à transition ponctuelles ; les interfaces à transition progressive et les interfaces à transition par rupture.

Le premier type d'interface correspond à des lieux qui peuvent être à l'échelle du tramway représentés par des points. Ils sont au nombre de quatre le long du tracé. Ce sont les interfaces 1, 3, 4 et 5. Dans trois des quatre cas, l'interface est matérialisée par une place ou un espace public. Dans l'interface 1, c'est la place *Famille Chamlal*, aménagée par la commune de Hussein Dey profitant de l'arrivée du tramway pour renouveler son espace public (photo 18). Dans l'interface 3 c'est également une place, mais qui a été aménagée par l'entreprise du métro d'Alger afin de matérialiser le nœud d'intermodalité que constitue le Caroubier. La place se situe en effet au-dessus de la ligne de chemin de fer et articule entre la gare et la station de métro *Caroubier* (photo 19). Dans l'interface 4, ce n'est pas un espace public qui matérialise la transition, mais une sorte d'échangeur routier constitué du pont d'El Harrach. Enfin, dans l'interface 5, c'est également une sorte d'espace public qui matérialise la transition. Ici aussi, nous retrouvons un échangeur routier et un pont, en dessous duquel l'espace a été pavé pour créer une continuité avec l'espace public aménagé par le tramway (photo 20). Cet espace n'est pas aussi bien aménagé que celui de la place *Famille Chamlal*, bien que les deux soient dans les mêmes types de configurations spatiales.





Photo 18, en haut : place Famille Chamlal
Source : photographie de l'auteur, 2012.

Photo 19, en bas : aménagement du Caroubier.
Source : photographie de l'auteur, 2012.

Le second type d'interface assure des transitions progressives. Il est possible à l'échelle du tramway d'en faire des séquences à part entière. En réalité, ce sont des transitions qu'il n'est pas possible d'identifier clairement. Le passage d'une séquence à une autre se fait progressivement. Nous en avons identifié quatre qui sont les interfaces 2, 8, 9 et 10.



Photo 20 : aménagement sous le pont de Cinq Maisons.
Source : photographie de l'auteur, 2012.

Le dernier type d'interface concerne les transitions par rupture. Le passage d'une séquence à une autre se fait brutalement sans réelle transition. C'est le cas des interfaces 6 et 7. Dans les deux cas, c'est un changement brutal dans le tissu qui assure la transition. En passant de la séquence 6 à la séquence 7, le tissu de Cinq Maisons est brutalement interrompu au profit de l'échangeur autoroutier et des terrains agricoles. Aussi, dans le passage de la séquence 7 à la séquence 8, le tissu du quartier des Pins apparaît brutalement après la foire d'Alger.

5.3.3. Les bords

Il a été expliqué à plusieurs reprises dans ce chapitre que le tramway d'Alger a été pensé et réalisé comme une simple ligne de transport sans préoccupations urbanistiques. Pourtant, cette ligne ne se réduit pas à l'épaisseur de son emprise. Elle implique forcément les bords le long de son passage. Ces bords peuvent être considérés comme de simples lignes également, ou être pris comme une épaisseur beaucoup plus grande qui englobe les îlots qui l'entourent. Considérer le tramway comme une épaisseur, allant jusqu'à 500 m de part et d'autre de son passage, permet de le repenser comme un objet urbain lié au tissu existant ou à venir. La figure 48 représente les bords immédiats du tramway d'Alger. Ces bords sont les îlots, construits ou non, qui sont mitoyens de la ligne. Nous pouvons y voir de grandes surfaces ainsi que des îlots plus réduits. Ces différents bords peuvent être divisés en quatre types en fonction du tissu qui les constitue et de la taille de leurs îlots (figure 49).

Le premier type de bord est celui des bords ouverts. Ce sont en général des espaces non bâtis et des espaces agricoles pour la plupart. Le foncier y est constitué de grandes surfaces du domaine privé ou public. Dans beaucoup de cas, notamment à Bordj El Kiffan, ce sont des exploitations agricoles communes (EAC) ou individuelles (EAI)[10]. Ces terrains donnent une sensation d'ouverture au tramway, mais ne

[10] Ce sont des terrains agricoles d'origine publique, qui ont été cédés à des agriculteurs sous forme de coopératives ou d'exploitations individuelles.



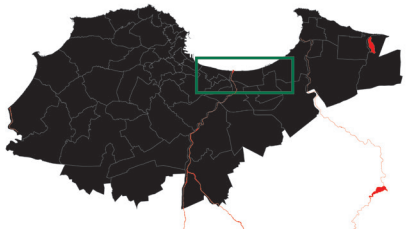
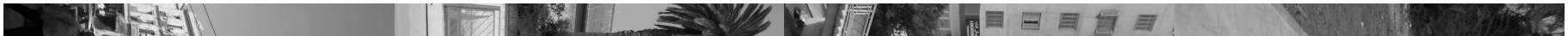


Figure 48 : les bords immédiats du tramway.
Source : orthophotoplan GIM ©; Worldview-2, le 20.02.2013.

Page suivante :
Figure 49 : Les différents types de bords.
Source : photographies de l'auteur, 2012; orthophotoplan GIM ©, Worldview-2, le 20.02.2013.



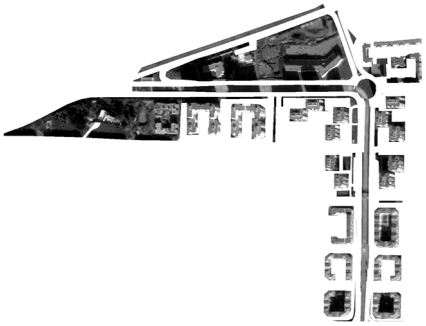


Type 1 : bords ouverts





Type 2 : bords perméables



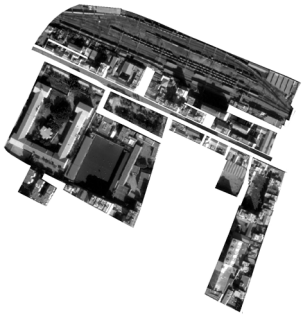


Type 3 : clôtures





Type 4 : front bâti



correspondent pas à la logique urbaine de cette métrique. C'est sur ces bords que se grefferait le récit de la densification le long de la ligne, par l'exploitation du foncier non bâti.

Le second type est celui des bords perméables. Nous les retrouvons souvent au niveau des grands ensembles dont les blocs sont dispersés sur de grandes surfaces de terrain. Il n'y a pas d'alignement des bâtiments le long de la voirie, et l'espace public de cette dernière pénètre entre les blocs. Les îlots peuvent y être repérés par rapport à la voirie principale en englobant l'ensemble des blocs, ou par rapport à la voirie secondaire et donc entourer un ou plusieurs blocs. En réalité, il n'y a pas vraiment d'îlots à proprement parler dans ce type de configurations.

Le troisième type est celui des clôtures. Nous le retrouvons dispersé le long du tramway. Ce sont en général des constructions qui s'intègrent aux tissus, mais s'isolent derrière des clôtures. Elles n'offrent ni front bâti ni mitoyenneté. Ce sont des constructions réalisées par différents acteurs, privés et publics. C'est particulièrement le cas pour les équipements publics récents qui sont tous organisés suivant ce modèle. Le bord du tramway est, dans ces configurations, complètement opaque. Il n'offre ni perméabilité, ni contact avec le bâti et l'espace public, et offre de ce fait très peu d'urbanité.

Le quatrième type est celui du front bâti. Nous le retrouvons principalement dans les centres coloniaux, à savoir : Hussein Dey, Cinq Maisons et Bordj El Kiffan. Nous le retrouvons également dans les quartiers issus du récit de l'urbanisation spontanée, où le moindre mètre carré est rentabilisé. Ce type de tissu construit une certaine épaisseur qui favorise la métrique pédestre, ainsi que le contact avec le tramway.

5.3.4. L'espace public

Lors de la réalisation du tramway, l'entreprise du métro d'Alger s'est chargée de réaménager l'espace public le long de son passage. Il a été question du site propre et des stations, mais aussi des trottoirs de part et d'autre de son emprise propre. L'aménagement a été refait de façade à façade uniquement (photo 21) et simplement en intervenant sur le revêtement des trottoirs, sur quelques éléments de mobilier et parfois en plantant quelques arbres. Le tramway a été également l'occasion de réorganiser les divers réseaux sous-terrain.

Outre les aménagements linéaires suivant le parcours du tramway, l'EMA a créé quelques espaces publics particuliers au niveau des nœuds d'échange et d'intermodalité. C'est le cas de l'esplanade du *Ruisseau*, de la place du *Caroubier*, de l'espace public de la station *Cité 5 juillet* et de celui de la station *Cité universitaire-CUB1* (photo 22). Ce sont dans tous les cas des espaces



Photo 21 : aménagements du tramway de façade à façade au niveau des abattoirs.
Source : photographie de l'auteur, 2013.





Photo 22, en haut : aménagement *Cité 5 juillet*.
Source : photographie de l'auteur, 2012.

Photo 23, en bas : placette *Tripoli Mosquée*.
Source : photographie de l'auteur, 2012.

publics liés au tramway. Ils sont de simples élargissements de l'espace qui lui est réservé, avec quelques aménagements végétaux supplémentaires. Ils restent de ce fait déconnectés des quartiers qui les entourent. Nous retrouvons néanmoins une exception qui est le réaménagement d'une place existante, celle de Tripoli Mosquée. L'ancienne place a été refaite avec l'arrivée du tramway. Ce dernier est allé chercher l'espace public en dehors des limites de son parcours. Le revêtement du sol s'est prolongé en dehors des limites imposées le long de l'avenue Tripoli, pour inclure le parvis de la mosquée. De ce fait, cet aménagement est ancré au tissu, et crée un point d'accroche important entre le quartier et le tramway (photo 23).

L'espace public réalisé, dans le cadre du tramway d'Alger, n'a pas été pensé comme un système d'espace public, qui inclurait et renouvellerait les espaces existants. Il aurait pu être l'occasion de tisser des liens entre les différents espaces publics de la ville. Pour ce faire, il aurait fallu un relais local au projet du tramway. Un projet centralisé tel que celui-ci ne peut s'occuper des espaces locaux. C'est un travail réservé aux communes et aux collectivités locales, qui a visiblement été pris en compte par là comme de Hussein Dey. Cette dernière a profité du tramway pour refaire l'espace public et la voirie de quelques rues perpendiculaires à ligne en utilisant les mêmes matériaux que ceux utilisés par l'EMA. De plus, l'aménagement de la place Famille Chamlal (photo 15) est considéré comme une réussite par les habitants qui la fréquentent, plus que les espaces réalisés par l'EMA cités ci-dessus. Malgré les quelques réserves concernant les aménagements de cette place, nous la considérons comme un exemple de la possibilité du tramway de constituer un moteur dans l'aménagement des espaces publics locaux. Avec la seule condition que le relais se fasse à l'échelle locale. Dans le même type de configuration au niveau de Cinq Maisons (interface5), l'espace sous le pont a été « aménagé » par l'EMA pour constituer un simple trottoir (photo 20). La commune de Mohammadia n'y est pas intervenue. De ce fait, il constitue le contre-exemple et la preuve que le relais local est nécessaire pour aménager les espaces de proximité.

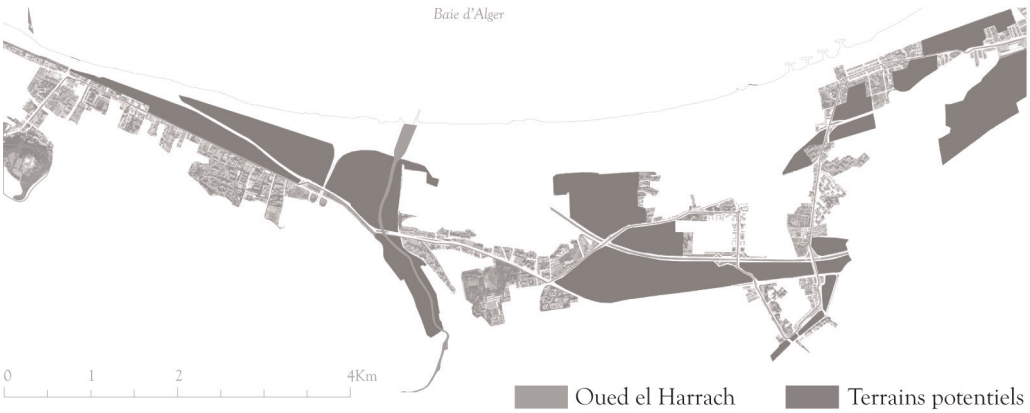


Figure 50 : potentiel foncier de la grande échelle. *Source : élaboration de l'auteur.*

5.3.5. Le potentiel foncier

À cette échelle d'analyse du tramway, nous pouvons identifier le foncier de la grande échelle, qui constitue les bords ouverts du tramway. Ce sont soit des terrains agricoles, soit des friches industrielles, soit des friches foncières non construites. Ils sont représentés dans la figure 50. Ce sont souvent les terrains sur lesquels le plan stratégique prévoit de grandes interventions. Ils sont privilégiés par le récit de la densification le long du tramway.

5.3.6. Paroles d'habitants

Les habitants et usagers du tramway sont unanimes quant à l'utilité du transport et à son efficacité comparée au transport public précédent. Cependant, ils émettent dans l'ensemble des réserves sur les aménagements effectués et sur les changements apportés aux quartiers notamment à Hussein Dey et à Bordj El Kiffan. Voici quelques commentaires recueillis le long du parcours du tramway.

Belkacem retraité, assis sur un banc au niveau de l'esplanade du Ruisseau : *« Aouah ! Maintenant c'est mieux, bien sûr, "rahmat rabi" (c'est une miséricorde divine), avant on descendait à pied jusqu'à La Farge au niveau de la route moutonnière (avenue de l'ALN), pour prendre le bus là-bas. Maintenant non, c'est direct. J'habite juste à côté, juste là. Je traverse juste la rue et je monte »*
Adel à propos de Tripoli : *« Il manque des barrières pour les enfants. Ils traversent en courant et c'est dangereux ».*

Salah à propos de Hussein Dey et de Tripoli : *« Écoute ! On a la nostalgie ! Moi j'ai grandi ici avec les arbres et tout, c'est normal que ça me fasse de la peine. Tu me comprends ? Comme si j'avais perdu une partie de moi-même. Mais Tripoli maintenant,*

c'est pour les générations futures. Ce n'est pas pour nous. Nous, on a vécu notre Tripoli. Celui-là c'est super pour les autres qui arrivent ».

Lyes, jeune chômeur au niveau de Tripoli : *« Ah ! C'est une catastrophe ! Ils ont tout bousillé. As-tu vu comment c'était et comment c'est devenu ? À 18 h c'est fermé. Il n'y a personne, pas uniquement le commerce, il n'y a même plus de gens, ça fait peur. Au niveau des Bananiers c'est devenu plus joli, car il n'y avait rien. Ici c'est le contraire. [...] Hussein Dey et Fort de l'eau (Bordj el Kiffan), ils les ont esquintés. »*

Nourdine en fauteuil roulant au niveau de Tripoli, à propos de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite : *« On souffre un peu ! Pour accéder au tramway, il n'y a pas de problème, car le quai est au même niveau, je peux même y aller tout seul. Mais tout autour il n'y a rien, c'est dur pour passer. Comme ils ont réduit les trottoirs, je suis des fois obligé d'aller sur les rails. Pas tout seul évidemment, mais je suis obligé. Entre les gens et les étalages, je n'arrive pas à passer. »*

Jeune homme au niveau de la station *Tripoli-Hamadache (Brossette)*, parlant du jardin de « Brossette » : *« Personne ne l'entretient et il n'est pas surveillé. Il y a pas mal de gens qui ramènent leurs propres plantes. [La commune] devrait l'arranger comme place sous le pont. »*

Badr el Dine, jeune papa accompagné de son fils sous le pont de Cinq Maisons : *« Le trottoir de l'autre côté est d'à peine 50 cm et il n'y a pas de barreaux de sécurité. En plus, les commerçants sortent leur marchandise sur le trottoir. Mon fils a neuf ans, maintenant je dois l'accompagner tout le temps à l'école. Ce n'est pas normal. Au moins, s'ils avaient mis les barrières... »*

Zitouni, propriétaire d'une rôtisserie à Cinq Maisons : *« [le tramway] c'est bien, mais il manque de stationnements. Ils nous ont trop serrés. Il n'y a presque plus de trottoirs* [...]. *Ça fait 15 ans que je suis là. Avant, je vendais 500 à 600 poulets par jour. Maintenant, je fais 70 à 80 maximum. Pendant les travaux, ils nous ont complètement bloqués. On a arrêté* [...]. *Ils ont fait un grand trottoir de l'autre côté et des places de parking, mais là où il n'y a qu'un seul restaurant. Tu sais, viens à 20 h, tu verras, c'est mort ! Avant, c'est à cette heure que commençait l'animation* [...]. *Il y avait 25 rôtisseries de poulet et on travaillait tous. La location était à 100 000 dinars, elle est aujourd'hui à 20 000 DA. Moi, si je n'étais pas propriétaire, je n'aurais jamais loué ici, même à 20 000 DA. »*

Lyes, jeune commerçant au niveau de la station Babezzouar-le pont : « [le commerce fonctionne] *vraiment bien, Dieu merci. Cela fait 9 mois que je suis installé ici. Avant c'était un peu mort, même les voisins se plaignaient du fait qu'il n'y avait pas de mouvement, que c'était mort, qu'il n'y avait pas de travail. Mais depuis qu'il y a le tramway, c'est vraiment bien. Il y a du mouvement. Je parle de ce secteur uniquement, ça lui a vraiment donné vie ».*

5.4. Les espaces d'action du plan stratégique autour de la ligne de tram

Comme nous l'avons exposé au chapitre précédent, le plan stratégique d'Alger 2029 étend son action sur un territoire qui englobe l'ensemble de la wilaya d'Alger. Il y intervient à différents niveaux d'échelle et de différentes manières. Bien qu'il soit porteur d'un grand récit du futur d'Alger, il est néanmoins porteur en son sein de différents récits de formes urbaines. Il intervient sur le territoire algérois en général et autour du tramway en particulier suivant trois types d'interventions qui correspondent aux trois formes de villes que nous exposions au chapitre précédent.

Le premier type d'intervention est, comme nous l'avons vu, celui de la densification à l'intérieur des espaces bâtis existants. Dans le cadre du plan stratégique, la limitation du périmètre d'urbanisation du PDAU implique forcément la nécessité de densifier dans les périmètres existants. Il n'est donc plus possible de suivre longitudinalement une infrastructure de transport et de densifier le foncier qui l'entoure, à moins que ce dernier ne soit déjà compris dans le périmètre d'urbanisation. En intervenant au cœur des tissus existants, ce récit implique des interventions ponctuelles et ciblées qui sont censées permettre de structurer ou de restructurer des quartiers existants. Il touche, de ce fait, à des préoccupations locales liées à l'habiter. Pour que ce type d'interventions soit efficace, il est nécessaire que les acteurs locaux soient porteurs des projets et qu'ils soient au cœur des processus.

Le second récit est celui de la densification entre les espaces bâtis existants. Ce récit intervient dans le cadre de l'aménagement de la baie d'Alger. Il propose un ensemble continu d'opérations urbaines le long du front de mer. Les terrains concernés font déjà partie du périmètre d'urbanisation, bien qu'ils ne soient pour la plupart pas construits. Une partie des projets proposés s'inscrit dans un territoire compris entre la ligne de la baie d'Alger et la ligne du tramway. D'après les observations faites in situ et les premiers documents publiés du plan stratégique, le tramway constitue clairement une limite au plan d'aménagement de la baie. Ces territoires sont en grande partie « inhabités » ou occupés par de grandes infrastructures routières. De plus, le foncier y est souvent propriété publique ou lié à des entreprises nationales. Ces grands territoires « inhabités » nécessitent une structuration à grande échelle et une réorganisation ou un remembrement du foncier lié à l'État. De ce fait, les acteurs qui interviendront dans ces projets sont forcément à une échelle supérieure de l'échelle locale. C'est donc principalement au niveau de la wilaya que les décisions seront prises. Cependant, l'intervention de promoteurs ou d'aménageurs privés n'est pas à exclure, elle est même nécessaire pour réduire le rôle de la wilaya à celui de régulateur et de maître d'ouvrage.

Le dernier récit concerne, comme nous l'avons vu, des densifications ponctuelles autour de certains points liés à l'infrastructure de transport. Le plan stratégique s'inscrit dans ce récit à travers les propositions de densification et de création de centralités autour des points d'intersection du macro-maillage routier. Une série d'équipements (stades, universités, etc.) y est proposée. Ils constituent également des nœuds d'intermodalité. Dans ce récit, les acteurs entrant en jeux sont principalement publics du fait du caractère public des équipements proposés.

Le projet et la limite

Dans le cadre du projet d'aménagement de la baie, il apparaît clairement que le plan stratégique opte pour une rentabilisation du foncier le long du tramway et un aménagement du foncier se situant entre les espaces bâtis. Ceci est la conséquence d'un certain nombre de paramètres qui sont les suivants : la disponibilité du foncier ; l'inscription dans le périmètre d'urbanisation ; et la conjecture du projet d'aménagement de la baie. C'est grâce à ce dernier qu'il y eut une préoccupation pour l'aménagement des terrains situés le long du front de mer. Le problème qui se pose est la limite de l'intervention de ce projet. Est-ce que la ligne du tramway en a constitué la limite telle que nos observations semblent le montrer ? Ou bien est-ce le projet qui définit la limite ?

D'après Amine Benaïssa, ce serait le projet qui a défini la limite. Le périmètre n'aurait pas été défini clairement dans le cahier des charges. Les bureaux d'études qui sont intervenus dans le projet de la baie ont défini la limite en fonction du projet proposé. Comme nous pouvons le voir dans la figure 51, le

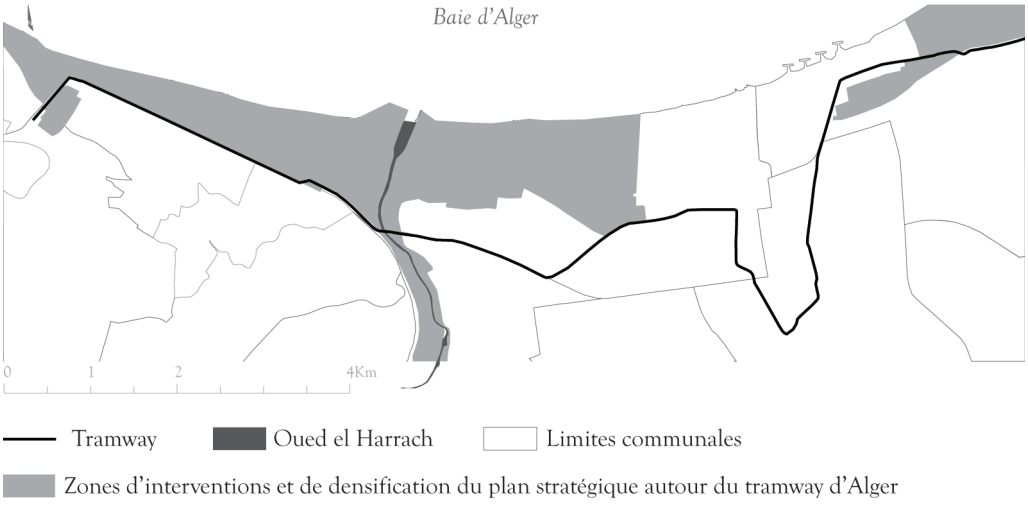


Figure 51 : zones d'intervention du plan stratégique, dans le cadre de l'aménagement de la baie d'Alger.
Source : élaboration de l'auteur, à partir des informations disponibles dans le hors série n° 3 de la revue Vies de Villes.

projet d'aménagement de la baie d'Alger prend le tramway comme limite dans la majorité des cas. Deux exceptions apparaissent néanmoins au niveau d'Oued El Harrach et de Bordj El Kiffan. L'emprise des projets du plan stratégique y dépasse la limite du tramway d'Alger. Ce sont dans les deux cas des configurations qui semblent correspondre aux disponibilités foncières. En d'autres termes, le projet d'aménagement de la baie intervient principalement au niveau des terrains non bâtis et souvent ceux du domaine public. Les documents disponibles jusqu'à présent donnent très peu d'informations sur les interventions dans les tissus existants. Nous savons uniquement que les interventions dans les tissus des quartiers existants se feront à travers des projets *« cœur de commune »*, qui ne sont pas encore développés.

Ces interventions le long du tramway nous poussent à nous questionner sur l'avenir de ces nouvelles greffes qui se feront au tramway d'une part, et aux tissus existants d'autre part. Si en effet la limite des projets est constituée par le tramway, ce dernier risque de devenir une sorte de frontière entre de nouveaux quartiers favorisés par des développements récents et une proximité de la baie d'Alger d'une part, et des quartiers vieillissants d'autre part. Avec ces préoccupations, la question de la fabrication des liens et des connexions devient un des enjeux principaux du plan stratégique et du tramway d'Alger. En d'autres termes, comment faire pour que la greffe du tramway et celle des projets d'aménagement de la baie prennent et s'intègrent aux tissus existants ? Comment faire pour qu'ils dépassent la limite qui s'est imposée d'elle-même et la transformer en liant ?

5.5. Le tramway un levier de projet urbain ?

Le point précédent a montré les différents types d'interventions sur l'espace que préconise le plan stratégique et les a rapportés aux trois modèles de développement possibles autour de la ligne. Par là, nous questionnons le projet de ville que pourrait générer le tramway en dehors de la simple ligne de transport.

Le tramway semble porteur d'un projet différent de ceux portés jusqu'à présent par les différents récits historiques des acteurs et leurs récits du futur. Ils ont été des récits d'occupation foncière, de cloisonnements sectoriels, de production d'infrastructures de transport et particulièrement de celles dédiées à la métrique automobile. Le récit du tramway tel qu'il se conçoit actuellement de par le monde semble plutôt être basé sur la fabrication de liens dans le territoire, sur l'aménagement de l'espace public et sur les conditions de développement de la métrique pédestre. Pourtant, la réalité du terrain algérois, exposée dans ce chapitre, raconte autre chose que cet idéal de développement auquel aspirent les projets de tramway. À Alger, le tramway raconte un récit de transporteurs

qui imposent à l'espace une infrastructure, dont le but est essentiellement le déplacement des populations de manière linéaire sur le territoire. Il est conçu comme une ligne qui constitue un fragment supplémentaire en s'isolant de part et d'autre de l'espace qui l'entoure. Il n'interagit pas avec les quartiers qu'il traverse et ne participe pas au développement de la ville dans une épaisseur qui dépasserait la simple ligne.

Dans cette réalité algéroise, la question relative au projet de ville que construit le tramway nous mène à l'hypothèse suivante : l'amélioration de l'adhérence spatiale du tramway pourrait constituer l'objet du projet de ville autour de cette ligne. Cette adhérence, sur laquelle nous reviendrons au chapitre 8, pourrait passer, entre autres, par une amélioration de l'espace public et des connexions piétonnes. Étendre le périmètre du tramway au-delà de ses bords par une ramification de l'espace public permettrait une valorisation du foncier se situant autour de la ligne. Ces terrains seraient connectés au tramway à travers la métrique pédestre. Ils seraient au cœur du développement d'un projet de ville, qui articule entre formes urbaines et transport, dans l'épaisseur du tramway.

VI.LE TRAMWAY ET LA FABRIQUE URBAINE

Le chapitre suivant constitue la seconde partie du travail de terrain. Il représente l'essentiel du corpus empirique utilisé dans le cadre de cette thèse. Il concerne principalement l'analyse des quartiers traversés par le tramway d'Alger. Après l'analyse à l'échelle de la ville et du parcours du tramway dans son ensemble, nous nous sommes intéressés aux échelles locales des quartiers, du voisinage et des îlots. Pour chaque échelle, des fiches ont été réalisées reprenant l'analyse morphologique, le calcul des indicateurs, l'analyse de l'image des quartiers, les reportages photographiques et l'analyse des projets en cours sur les quartiers concernés. L'ensemble de ces documents est repris en annexe, pour laisser la place dans ce chapitre à une synthèse des éléments analysés.

L'objectif de ces analyses est avant tout d'avoir une compréhension et une connaissance approfondie des bords du tramway afin de définir les conditions de réalisation du projet de ville construit dans l'épaisseur de la ligne. Ne pouvant pas analyser l'ensemble de l'épaisseur par manque de temps, nous procédons par échantillonnage et par cadrages de différentes tailles qui nous renseignent sur des choses différentes. À travers ces analyses, nous comptons mettre en avant le récit de la ville en train de se faire avec ce qu'elle comprend comme interactions entre les différents récits urbanistiques et les différentes logiques de production de l'espace par les acteurs. Les différentes productions issues des différents récits de l'urbanisme algérois et de ces différentes logiques seront analysées par rapport aux formes urbaines produites, aux acteurs qui les ont produites, à la manière avec laquelle elles ont été produites et à leurs interactions avec les autres productions. Chaque type de configuration forme urbaine/acteur est mis en relation avec le passage du tramway pour analyser le contact qui s'établit entre les différents objets urbains. Pour finir, nous essayerons, à partir de ces différentes analyses et à travers des cas concrets, d'identifier les signaux faibles d'un projet de ville pour Alger, qui soit un projet qui favorise l'adhérence du tramway dans l'épaisseur du territoire qu'il traverse.

6.1. L'échelle des quartiers

Les huit premiers cadrages englobent les quartiers suivants : Le Ruisseau/ Abattoirs, Hussein Dey, Cinq Maisons, Mokhtar Zerhouni, Bab Ezzouar 5 juillet, Bab Ezzouar Cité universitaire 1 (CUB1), Bordj El Kiffan Centre et Bordj El Kiffan Mouhous. Chaque quartier a ses spécificités, tout en ayant des similitudes avec d'autres quartiers.

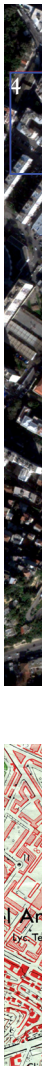
Le Ruisseau/Abattoirs

Le premier quartier est celui du Ruisseau/Abattoirs, qui inclut le terminus du tramway à la station *Ruisseau*, ainsi que la station des *Fusillés*. Il est à l'intersection de trois communes, qui sont : Hamma-Annasser, Kouba, et Hussein Dey. Ce sont toutes des communes historiques de la ville d'Alger. Elles abritent actuellement des populations respectives de : 44 050, 104 708 et 40 698 habitants. Le quartier du Ruisseau, aujourd'hui au cœur d'Alger, faisait partie de la périphérie de la ville durant la période coloniale. Il abritait une série d'industries, ainsi que les abattoirs de la ville qui sont toujours en activité. Ces derniers ont été, pendant plusieurs années, au cœur de la vie et des dynamiques socio-économiques de la ville. Le Ruisseau était en effet connu pour les restaurants de grillades qui longeaient l'avenue Mohamed Belkacemi[1]. Ils constituaient une véritable centralité commerciale qui rayonnait sur l'ensemble de la ville d'Alger.

À partir des années 1980, le quartier a fait l'objet de plusieurs projets qui visaient à l'intégrer dans l'hyper centre de la ville. Il y était question de transformer les industries, devenues progressivement des friches, en centre administratif et d'affaires. Un POS U31 de Hamma-Hussein Dey a été produit. Il visait une destruction de l'ensemble des friches industrielles, y compris des abattoirs. C'est donc à cette période qu'a commencée une série d'expropriations foncières et de démolitions. Le POS n'a pas été entièrement réalisé, mais a donné naissance à quelques édifices, dont la Cour de justice d'Alger et deux immeubles de bureaux. Avec l'arrivée du tramway, les expropriations ont continué. Elles ont mis fin à l'activité de restauration qui occupait les terrains situés sur l'emprise actuelle du tramway.

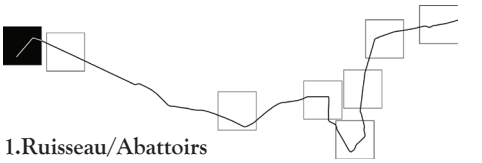
Mis à part quelques fragments du tissu colonial à l'entrée de l'avenu Tripoli et le long de l'avenue Belouizdad, le quartier est constitué principalement de friches industrielles partiellement démolies. Elles sont au cœur de très grands îlots séparés par des voies rapides en deux fois deux bandes et une série d'échangeurs routiers et de trémies. Ces friches constituent un potentiel foncier important au centre d'Alger et à l'intersection des modes de transports : tramway, métro, téléphérique et bus. La pression foncière y est importante et les enjeux considérablement politiques.

[1] L'avenue Mohamed Belkacemi est l'avenue qui divise diagonalement le quartier en deux parties. C'est également celle par laquelle le tramway traverse le quartier.





1000 m



1.Ruisseau/Abattoirs

Coefficient d'emprise brut (B/S1)	0.30
Densité de logements/ha*	/
Densité de population/ha*	/
Emprise au sol des bâtiments (B)	29,71 %
Surfaces agricoles	0 %
Potentiel foncier	31.81 %
Emprise des infrastructures de mobilité	20.15 %
tramway	0.93 %
réseau routier principal	11.77 %
réseau local+parkings	5.64 %
train	1.82 %
Nombre cyclomatique	49
Nombre entités formes/type d'acteurs	6

Le Ruisseau en 1967



image sat. hors voiries

1000 m





réseau voiture

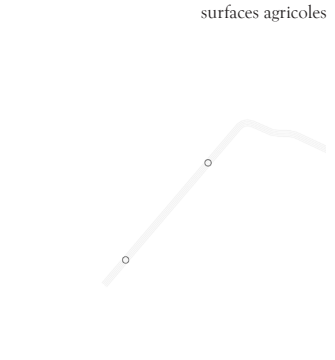


parcellaire





surfaces agricoles



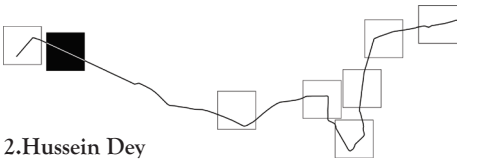
potentiel foncier







1000 m



2.Hussein Dey

Coefficient d'emprise brut (B/S1)	0.26
Densité de logements/ha*	14.09
Densité de population/ha*	66.17
Emprise au sol des bâtiments (B)	26.07 %
Surfaces agricoles	0 %
Potentiel foncier	33.92 %
Emprise des infrastructures de mobilité	21.19 %
tramway	0.938 %
réseau routier principal	7.57 %
réseau local+parkings	7.89 %
train	4.77 %
Nombre cyclomatique	48
Nombre entités formes/type d'acteurs	4

Hussein Dey en 1967

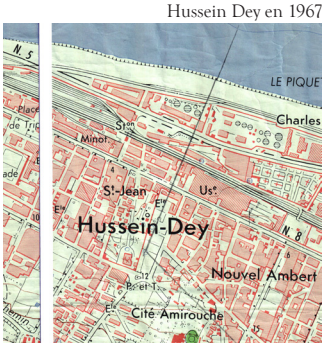
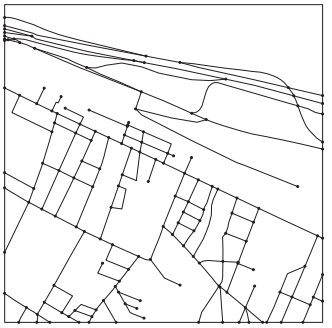


image sat. hors voiries 1000 m

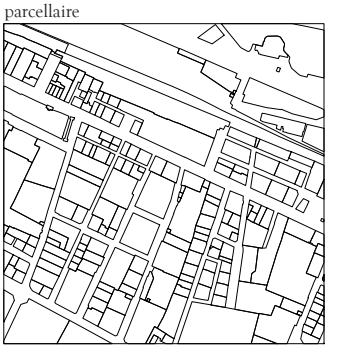




réseau voiture

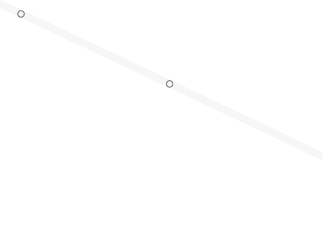


parcellaire

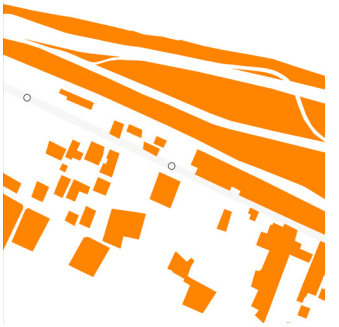




surfaces agricoles



potentiel foncier





D'après les dernières nouvelles, les abattoirs d'Alger seront rasés pour y implanter les futurs bâtiments du parlement. Les images disponibles pour le moment, dont l'exactitude n'est pas avérée, montrent un projet démesuré et complètement déconnecté du tissu existant[2]. Il s'agit d'un projet de très grande taille qui contraste avec les tissus historiques de Hussein Dey et du Ruisseau (figure 52).



Figure 52 : projet du futur parlement algérien. *Source : http://www.archdaily.com.*

Hussein Dey

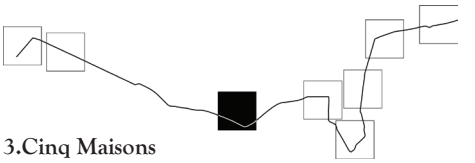
Le second quartier est celui du centre de Hussein Dey, dans lequel le tramway traverse l'avenue Tripoli. Le cadrage y comporte les stations de Tripoli Thaâlibia et Tripoli mosquée. Ce quartier est le centre de la commune du même nom, qui s'est transformée, durant la période coloniale, d'un bourg ou d'un petit village en petite ville. Le tissu du cadrage n'a pas beaucoup changé depuis l'Indépendance malgré certaines densifications. Il est constitué de petits îlots formés de blocs mitoyens entre lesquels viennent se glisser des hangars de différentes tailles. Ces derniers sont détruits progressivement en suivant les orientations du POS de Hussein Dey. Ils sont rachetés par des investisseurs privés qui y construisent des immeubles de grande hauteur par rapport au tissu existant. Leurs programmes correspondent généralement au programme du POS, qui prévoit d'installer un certain nombre d'hôtels et de services. Contrairement à l'expropriation faite au Ruisseau par l'acteur public de haut niveau, à savoir la wilaya et les différents ministères, le quartier de Hussein Dey fait l'objet de transformations liées à des transactions foncières impliquant principalement des acteurs du secteur privé (entreprises ou promoteurs). Quelques entreprises publiques sont également dans le jeu de la densification. C'est le cas, par exemple, de l'Algérienne des eaux (ADE) qui transforme son terrain en immeuble de bureaux.

Ces différents hangars constituent un potentiel foncier important qui est renforcé par la partie nord du cadrage, qui est constituée de grands terrains vagues le long de la baie, ainsi que du foncier invisible lié aux infrastructures de transport et aux échangeurs routiers. Cette partie nord, en partant de l'avenue Tripoli, est la zone concernée par le projet de la baie d'Alger et des futurs aménagements du plan stratégique.

[2] Stott, R. Bureau Architecture Méditerranée Designs Algerian Parliament Around a Vast Plaza. Retrieved 16-11-2014, 2014, from http://www.archdaily.com/559390/bureau-architecture-mediterranee-designs-algerian-parliament-around-a-vast-plaza/?utm_content=buffer7f2ea&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=buffer



1000 m



3.Cinq Maisons

Coefficient d'emprise brut (B/S1)	0.20
Densité de logements/ha*	25.33
Densité de population/ha*	126.44
Emprise au sol des bâtiments (B)	19.88 %
Surfaces agricoles	0 %
Potentiel foncier	28.17 %
Emprise des infrastructures de mobilité	18.07 %
tramway	0.89 %
réseau routier principal	5 %
réseau local+parkings	12.17 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	24
Nombre entités formes/type d'acteurs	9

Cinq Maisons en 1967

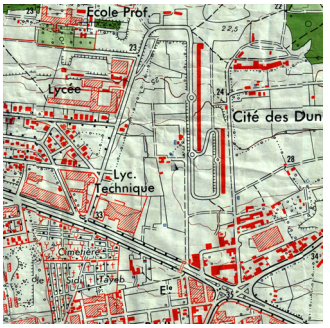


image sat. hors voiries

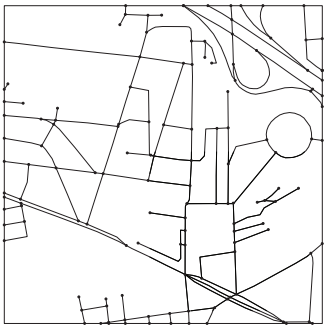
1000 m





N36° 45.0652', E3° 12.3877'/Mezoued/19.09.12

réseau voiture



parcellaire





Mezoued/10.09.12

surfaces agricoles



potentiel foncier





N36° 44.8624', E3° 12.3456'/Mezoued/19.09.12

Cinq Maisons

Le troisième quartier est celui qui comprend les stations de Cinq Maisons et de Bekri Bougerra. Il est principalement sur la commune de Mohammadia qui abrite une population de 62 543 habitants. C'est une commune relativement récente, née de la division des communes de Bordj El Kiffan et de Hussein Dey. Nous avons choisi le nom de ce quartier en fonction de la station du tramway incluse dans le cadrage. Cependant, ce dernier est plus orienté vers les quartiers de Mohammedia. Il est constitué d'un nombre important de tissus issus de périodes historiques différentes. Nous y retrouvons deux petits noyaux villageois qui se sont transformés au fil du temps : Cinq Maisons et Lavigerie. Nous retrouvons également les barres de logement de la Cité des dunes, réalisée dans le cadre du plan de Constantine et finalisée à l'Indépendance. Enfin, nous retrouvons plusieurs petites opérations de logements collectifs issues de différentes périodes et de différents modes opératoires. Nous retrouvons des bâtiments issus de l'urbanisme de la rupture dans la continuité avec les barres de logement de Dhalia, de l'urbanisme de la libéralisation avec les différentes opérations de l'OPGI et des promotions immobilières privées, enfin, de l'urbanisme spontané avec les transformations du tissu de Cinq Maisons.

Ces différentes opérations occupent pour chacune le terrain qui lui est réservé. Ce sont d'anciennes terres de la périphérie algéroises, qui ont été nationalisées à l'Indépendance avant d'être intégrées aux réserves foncières communales. Une partie a été cédée à l'État pour des opérations immobilières, d'autres ont été vendues par la commune à l'OPGI ou à des promoteurs immobiliers privés. Le quartier contient un nombre important de potentiels fonciers, composé principalement de foncier invisible au niveau de l'échangeur autoroutier. Le reste est sous forme de hangars ou de jardins inexploités, ainsi que de terrain se situant à l'interface entre les différentes opérations.

Mokhtar Zerhouni

Le quatrième quartier est celui de Mokhtar Zerhouni. Il est également situé dans la commune de Mohammadia à la limite de celle de Bab Ezzouar. Le quartier est plus connu sous l'appellation des Bananiers en raison des anciennes plantations de bananes. Il y a encore 25 ans, ce quartier était principalement constitué d'exploitations agricoles. Il a commencé ses transformations avec le premier lotissement des Mandarines qui s'est étendu à partir du noyau villageois des Pins maritimes. C'est un lotissement qui a été réalisé au courant des années 1990 durant la transition entre les APC et les DEC. Il a été réalisé sur des terrains agricoles appartenant aux réserves foncières communales.

Le reste du quartier est constitué principalement d'ensembles de logements aux formes et aux acteurs divers. Nous y retrouvons des opérations datant des années 1990 sous forme de promotions immobilières privées, issues de l'urbanisme de la libéralisation, ainsi que des opérations immobilières réalisées par l'OPGI à partir de cette période jusqu'à aujourd'hui. Nous retrouvons également des opérations issues de l'urbanisme présidentiel, avec des tours de logement s'inscrivant dans le programme d'un million de logements du président de la République. Enfin, nous retrouvons une grande opération de centre commercial, qui s'inscrit dans la logique de l'urbanisme de la ville franchisée.

Bien que le quartier soit entièrement occupé par de grands ensembles, qui produisent une densité de 195.17 habitants à l'hectare, nous y retrouvons 20,36 % du territoire en potentiel foncier. Vu la prédominance de la fonction habiter, ce potentiel gagnerait à être utilisé pour la réalisation d'équipements et d'aménagements d'espaces ouverts.

Bab Ezzouar 5 juillet

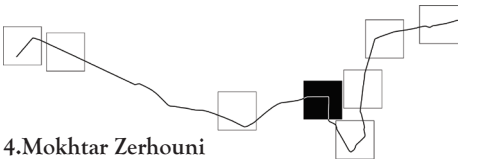
Le cinquième quartier est celui de Bab Ezzouar 5 juillet. Le cadrage se situe au niveau du U formé par le changement de direction du tramway, autour de la cité Rabia Tahar. Il comprend les stations de *Rabia Tahar*, *Bab Ezzouar université*, *Bab Ezzouar 5 juillet* et *Bab Ezzouar le pont*. Le quartier, comme son nom l'indique, se situe dans la commune de Bab Ezzouar qui a été créée de toutes pièces à partir de parties des communes de Dar El Baïda et de Bordj El Kiffan. Elle ne contient pas, de ce fait, de centre historique à proprement parler, mis à part le regroupement de quelques maisonnettes appelées le Retour de la chasse, qui se situent au niveau du pont de Bab Ezzouar. Le quartier s'est construit sur des terres à vocation agricole en suivant pour commencer les orientations du POG. Les premières réalisations sont celles du quartier de Rabia Tahar et de El Djorf. Ce sont des ensembles de logements qui ont été réalisés dans la logique de l'urbanisme de la rupture dans la continuité. Ensuite, avec la libéralisation du marché, plusieurs opérations immobilières sont apparues, réalisées par des promoteurs privés et par l'OPGI. Enfin, nous retrouvons un petit fragment de tissu à proximité de la station *Bab Ezzouar le pont* et réalisé dans la logique de l'urbanisme spontané durant la période des DEC. Ce lotissement est appelé Boushaki.

La commune a été densifiée en suivant les orientations de plusieurs POS, dont les objectifs étaient de la structurer suivant un axe nord-sud reliant Bordj El Kiffan au futur centre d'affaires.





1000 m



4.Mokhtar Zerhouni

Coefficient d'emprise brut (B/S1)	0.19
Densité de logements/ha*	50.06
Densité de population/ha*	195.17
Emprise au sol des bâtiments (B)	18.98 %
Surfaces agricoles	0 %
Potentiel foncier	20.36 %
Emprise des infrastructures de mobilité	26.13 %
tramway	1.18 %
réseau routier principal	7.33 %
réseau local+parkings	17.61 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	68
Nombre entités formes/type d'acteurs	12

Mokhtar Zerhouni en 1967

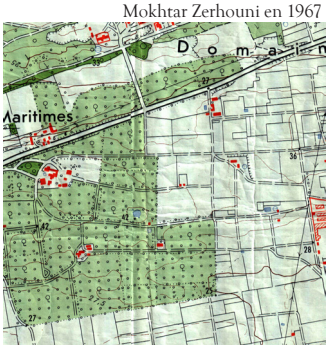


image sat. hors voiries

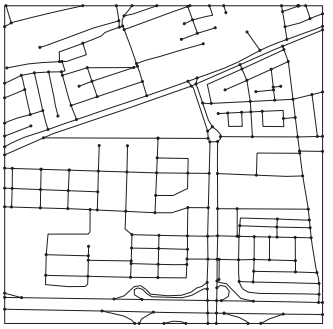


1000 m

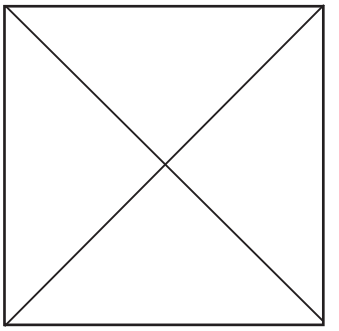


N36° 45.0652', E3° 12.3877'/Mezoued/19.09.12

réseau voiture



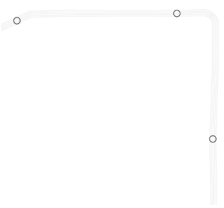
parcellaire non actualisé





Mezoued/10.09.12

surfaces agricoles



potentiel foncier

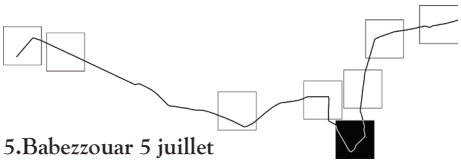




N36° 44.8624', E3° 12.3456'/Mezoued/19.09.12



1000 m



5.Babezzouar 5 juillet

Coefficient d'emprise brut (B/S1)	0.16
Densité de logements/ha*	45.13
Densité de population/ha*	160.59
Emprise au sol des bâtiments (B)	15.26 %
Surfaces agricoles	9.33 %
Potentiel foncier	29.18 %
Emprise des infrastructures de mobilité	21.03 %
tramway	1.72 %
réseau routier principal	7.29 %
réseau local+parkings	12.02 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	29
Nombre entités formes/type d'acteurs	5

carte historique indisponible

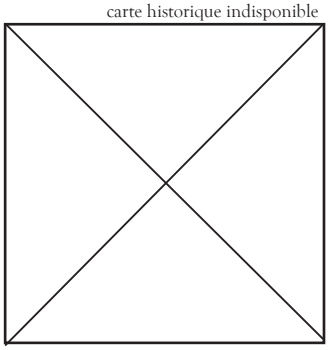


image sat. hors voiries



1000 m



Mezoued/10.09.12

réseau voiture



parcellaire





Mezoued/10.09.12

surfaces agricoles



potentiel foncier

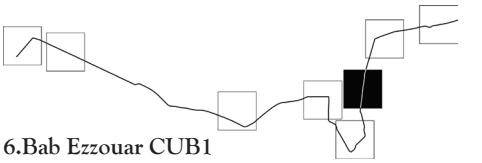




Mezoued/10.09.12



1000 m



6.Bab Ezzouar CUB1

Coefficient d'emprise brut (B/S1)	0.26
Densité de logements/ha*	37.58
Densité de population/ha*	162.78
Emprise au sol des bâtiments (B)	26.66 %
Surfaces agricoles	1.66 %
Potentiel foncier	27.03 %
Emprise des infrastructures de mobilité	25.16 %
tramway	0.81 %
réseau routier principal	4.51 %
réseau local+parkings	19.84 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	62
Nombre entités formes/type d'acteurs	5

Bab-Ezzouar en 1967



image sat. hors voiries

1000 m





réseau voiture

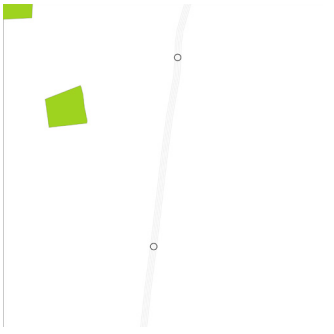


parcellaire





surfaces agricoles



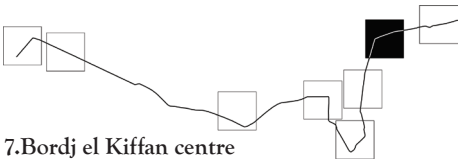
potentiel foncier







1000 m



7.Bordj el Kiffan centre

Coefficient d'emprise brut (B/S1)	0.22
Densité de logements/ha*	16.34
Densité de population/ha*	78.73
Emprise au sol des bâtiments (B)	21.5 %
Surfaces agricoles	7.7 %
Potentiel foncier	20.37 %
Emprise des infrastructures de mobilité	13.80 %
tramway	1.23 %
réseau routier principal	6.26 %
réseau local+parkings	6.31 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	37
Nombre entités formes/type d'acteurs	2

Bordj el Kiffan centre en 1967

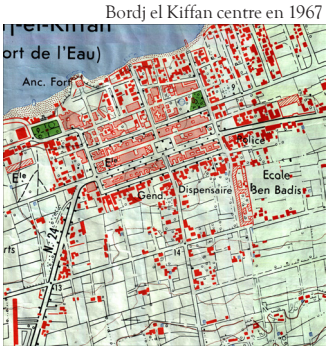


image sat. hors voiries



1000 m

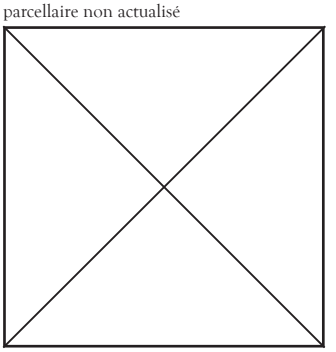


Mezoued/10.09.12

réseau voiture



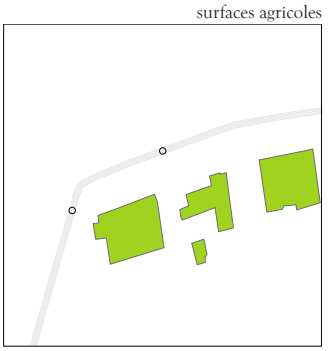
parcellaire non actualisé





Mezoued/10.09.12

surfaces agricoles



potentiel foncier





N36°44.8624', E3°12.3456'/Mezoued/19.09.12

Une large bande traverse le quartier en le divisant en deux. C'est une zone *non aedificandi*, se situant sous une ligne à haute tension. Elle abrite à elle seule un potentiel foncier important qui vient se rajouter aux quelques terrains agricoles qui survivent, ainsi qu'au foncier invisible se situant au cœur des cités, entre les blocs de logements.

Bab Ezzouar cité universitaire 1 (CUB1)

Le sixième quartier est celui que nous avons nommé Bab Ezzouar cité universitaire, en référence à l'arrêt *Cité Universitaire de Bab Ezzouar 1* (CUB1). Il se situe également au niveau de la commune de Bab Ezzouar qui résulte du dernier découpage communal de 1980. Le cadrage comprend la station précédemment citée, ainsi que la station de la Cité du 8 mai 1945. Cette cité est connue sous le nom SORECAL en référence à la société qui a réalisé les logements. Ils correspondent au récit de la rupture dans la continuité. Ces logements se situent sur le côté droit du passage du tramway, qui divise le cadrage en deux parties. De l'autre côté, nous retrouvons le lotissement Douzi, qui a été réalisé sur des terrains agricoles issus des réserves foncières communales qui ont été distribuées durant la période des DEC.

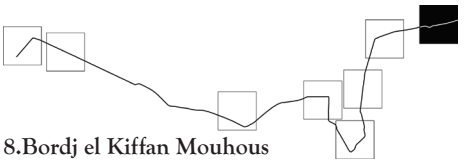
Le cadrage abrite une densité de population de 162.78 habitants à l'hectare, ce qui en fait le second quartier le plus dense de l'étude. Malgré cette densité, nous retrouvons également dans ce cadrage un potentiel foncier important. Il s'agit notamment de foncier invisible se situant entre les blocs de la Cité du 8 mai 1945. Ce sont des terrains destinés à l'origine à des aménagements d'espaces ouverts, mais qui sont actuellement abandonnés.

Bordj el Kiffan centre

Le septième quartier et celui du centre de Bordj El Kiffan qui contient les trois stations : *Clair Matin, Bordj el Kiffan Lycée* et *Bordj El Kiffan centre*. Il se situe dans la commune du même nom qui abrite 151 950 habitants. Son centre est d'origine coloniale. C'était un petit village balnéaire entouré de champs agricoles, à l'est de la baie d'Alger. Le tissu y est constitué d'îlots en longueur, parallèles à la baie, et dont les constructions sont mitoyennes. Ce sont de petites maisons villageoises dont certaines se sont transformées en immeubles d'habitation, pendant et après la colonisation. Le quartier abritait une forte activité commerciale spécialisée dans la restauration et les marchands de glaces. Suite à l'arrivée du tramway et à la durée prolongée des travaux, ce commerce est mort et commence à se transformer. De plus en plus de maisons sont démolies et reconstruites en hôtels ou immeubles de bureaux. L'activité locale se transforme progressivement depuis l'arrivée du tramway, avec une visée plus métropolitaine.



1000 m



8.Bordj el Kiffan Mouhous

Coefficient d'emprise brut (B/S1)	0.21
Densité de logements/ha*	15.89
Densité de population/ha*	70.92
Emprise au sol des bâtiments (B)	21 %
Surfaces agricoles	33.77 %
Potentiel foncier	41.81 %
Emprise des infrastructures de mobilité	19.68 %
tramway	6.42 %
réseau routier principal	4.47 %
réseau local+parkings	8.80 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	37
Nombre entités formes/type d'acteurs	6

Bordj el Kiffan- Mouhous en 1967

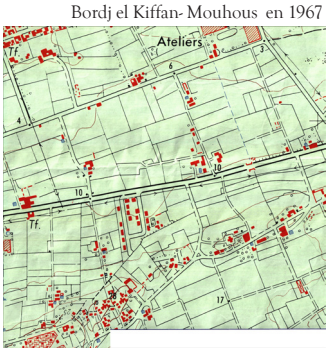


image sat. hors voiries



1000 m

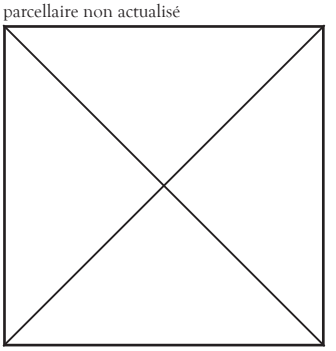


Mezoued/10.09.12

réseau voiture



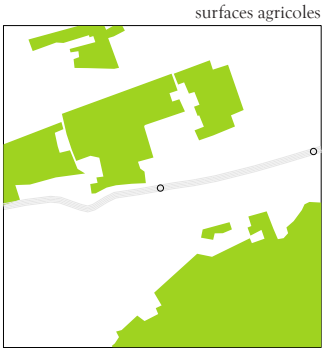
parcellaire non actualisé



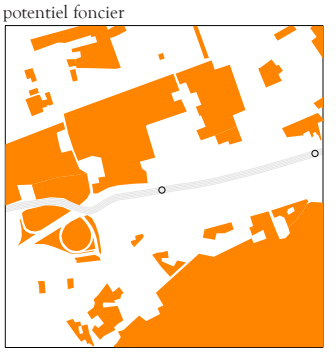


N36°44.8315', E3° 12.3275'/Mezoued/19.09.12

surfaces agricoles



potentiel foncier





Mezoued/10.09.12

Le quartier reste, aujourd'hui encore, entouré de terrains agricoles qui ont été grignotés par l'urbanisation spontanée. Beaucoup d'exploitations agricoles communes et individuelles ont été morcelées et vendues à des particuliers qui y ont construit des maisons. Cependant, 20.37 % de la surface du cadrage sont des terrains potentiels dont 7.7 % sont des terrains agricoles.

Bordj el Kiffan Mouhous

Le dernier quartier est celui de Bordj El Kiffan Mouhous. Il contient les stations de *Bordj El Kiffan Mouhous* et *Mamouni Hammoud* qui est le terminus actuel de la ligne de tramway à l'Est. Ce quartier est également dans la commune de Bordj El Kiffan. Mis à part quelques lotissements et une cité de logements collectifs, l'urbanisme de ce cadrage est principalement issu de l'urbanisme spontané. Ici aussi, c'est la transition entre les APC et les DEC qui est la cause de l'urbanisation des terrains agricoles. Ces derniers sont encore bien présents et représentent 33.77 % du territoire du cadrage. Si nous leur rajoutons les quelques terrains invisibles, nous nous retrouvons avec un potentiel foncier considérable de l'ordre de 41.81 %.

Le quartier est divisé en deux par le passage de la nationale 24 en deux fois deux bandes, renforcées par le passage du tramway. La partie nord s'oriente vers la mer et vers le quartier colonial de verte rive. C'est à ce niveau que le plan stratégique propose des promenades le long des champs, ainsi qu'un éco quartier. La partie sud, quant à elle, ne fait pas l'objet de projets spécifiques et abrite un bidonville important. De plus, l'ensemble des écoles et équipements se situe dans la partie nord.

6.1.1. Alger, la fragmentation des formes

Le point de départ de la présente thèse était le constat quant à la fragmentation des formes urbaines de la ville d'Alger. Suite à l'analyse plus approfondie des différents quartiers, il nous est possible à présent de caractériser cette fragmentation. Pour ce faire, nous nous basons sur un indicateur que nous avons identifié : le nombre d'entités formes urbaines/acteurs. Il correspond, comme son nom l'indique, aux entités dont les caractéristiques formelles sont semblables, et qui ont été produites par le même type d'acteurs. Ce sont des entités où la simple fracture ou séparation d'une entité, par une infrastructure de transport par exemple, divise l'entité en deux. Il est donc possible d'avoir dans le même cadrage plusieurs entités dont les caractéristiques sont similaires. C'est notamment le cas dans le quartier de Bordj El Kiffan Mouhous, où le tissu des lotissements issus de l'urbanisme spontané est divisé par la nationale 24 et le tramway d'une part, et par une autre entité qui est celle des exploitations agricoles d'autre part.



Figure 53 : exemple de fragmentation : carte du bâti du quartier Mokhtar Zerhouni à l'échelle du cadrage de 1000 m X 1000 m. *Source : élaboration de l'auteur.*

En terme d'évaluation de l'indicateur, plus ce dernier est élevé plus le tissu sera fragmenté. Afin de mesurer le niveau de fragmentation, nous prenons comme référence la distance de confort pédestre reprise au point trois de ce chapitre. L'idéal serait donc que l'indicateur soit équivalent à 1, dans un cadrage de 500 m X 500 m. En d'autres termes, que le tissu soit homogène sur une distance pédestre confortable. De ce fait, en divisant théoriquement le cadrage de 1 km^2 en quatre parties égales de 500 m de côté de valeur 1, nous retrouvons une valeur de l'indicateur maximal de 4. Ceci voudrait dire qu'une valeur comprise entre 1 et 4 dans un cadrage de 1 km^2 correspondrait à un tissu peu à moyennement fragmenté. Au-delà de 4, le tissu devient fortement fragmenté.

De l'analyse des différents quartiers, il ressort que ceux disposant d'un centre historique et d'un tissu construit sur le temps long sont moins fragmentés que les autres. C'est notamment le cas de Hussein Dey et de Bordj El Kiffan centre qui ont des scores respectifs de 4 et 2. La configuration du foncier, organisé en petites parcelles, semble favoriser la cohésion du tissu et réduire la fragmentation. Au niveau de Bordj El Kiffan Mouhous, le nombre d'entités formes urbaines/acteur y est de 6. Il n'est pas dû à une diversité de formes et d'acteur, car comme nous l'avons vu, il a été construit entièrement suivant la logique de l'urbanisme spontané. Les formes urbaines sont donc les mêmes pour la plupart des entités identifiées. Ce qui augmente le nombre d'entités, c'est la présence entre le tissu d'exploitations agricoles qui ont résisté à l'urbanisation, et qui sont ici considérées comme des entités à part entière. Aussi, les infrastructures de transport provoquent une fracture dans le tissu. Au niveau du Ruisseau également, bien que la majorité du tissu soit constitué de friches industrielles, le nombre d'entités augmente avec le passage des différentes voies rapides qui fragmente le tissu. De plus, dans ce même quartier, nous retrouvons des tissus différents au niveau de l'avenue Tripoli et de celle de Belouizdad.

Au niveau des deux quartiers de Bab Ezzouar, le nombre d'entités est de 5 pour chacun. Il est relativement réduit, notamment à cause du fait que les opérations des années 1980 occupent une surface importante. C'est le cas de la Cité du 8 mai 1945 et de celle de Rabia Tahar qui occupe la plus grande part des deux quartiers. Enfin, au niveau de Cinq Maisons et de Mokhtar Zerhouni, le nombre d'entités formes urbaines/acteur est spécialement élevé (figure 53). Il est respectivement de l'ordre

de 9 et de 12. Dans les deux cas, ce n'est pas une question de fragmentation et de fracture liée à la séparation par les infrastructures de transport, mais bien d'entités intrinsèquement différentes. Ce sont souvent des opérations réalisées à des périodes différentes et par des acteurs divers. Elles occupent généralement des surfaces de terrain relativement grandes comparées au parcellaire réduit des quartiers historiques ou de l'urbanisme spontané. Ces grands terrains sont généralement non mitoyens et sont séparés par des voiries de desserte, qui accentuent la séparation entre les fragments.

6.1.2. Le potentiel foncier à l'échelle locale

L'analyse des quartiers tout au long du tramway d'Alger montre bien toute l'importance du potentiel foncier disponible. Les quartiers abritent des poches qui donnent une certaine porosité à la ville et constituent des potentiels de projets. Ces terrains sont représentés dans les différentes fiches, précédemment présentées, par la couleur orange dans les cartes réservées au potentiel foncier. Le foncier varie dans les huit cadrages de 20 à 40 % du territoire étudié. Comme nous l'avons vu dans le chapitre 4, le potentiel foncier implique trois catégories. Elles nous permettent d'affiner cette notion de potentiel foncier.

La première catégorie est celle des grands terrains, qui constituent à eux seuls des entités formes urbaines/acteurs. Ils sont présents suivant plusieurs configurations. La première est celle des terrains vagues ou vaguement utilisés en dépôts ou autre. Ils occupent notamment le front de mer le long de la baie d'Alger. Nous les retrouvons, de ce fait, dans les quartiers du Ruisseau et de Hussein Dey. La seconde configuration est celle du foncier agricole encore en exploitation. Il se situe notamment vers les quartiers est, à Bordj El Kiffan Mouhous, à Bordj El Kiffan centre et à Bab Ezzouar 5 juillet. Ces terrains constituent ici aussi des entités à part entière qui accentuent la fragmentation du territoire. Enfin, la troisième configuration est celle, particulière, que nous retrouvons dans le quartier du Ruisseau. Ce sont les différentes friches industrielles qui occupent chacune un terrain potentiel de petite taille, mais qui prises ensemble constituent un potentiel de première catégorie. De plus, une bonne partie de ces friches ont été expropriées et appartiennent à l'État. Elles peuvent, par conséquent, être considérées comme une seule entité.

La seconde catégorie est celle des terrains de petite taille. Nous les retrouvons principalement dans les quartiers d'origine coloniale au Ruisseau, à Hussein Dey, à Cinq Maisons et à Bordj El Kiffan centre. Ce sont souvent des terrains qui ont échappé d'une manière ou d'une autre aux processus de transformation et de densification des quartiers. Cela peut être des petits hagards ou friches industrielles qui subsistent dans des quartiers dont la fonction principale a changé. Ce sont également des terrains vides ou des bâtiments en ruine. Leurs statuts juridiques sont divers, mais dans la plupart des cas, ce sont des propriétés privées.

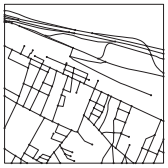
La dernière catégorie est, comme nous l'avons vu, celle du foncier invisible. Nous retrouvons ces terrains dans la plupart des quartiers étudiés. Le plus souvent, ils sont liés aux infrastructures de transport, notamment aux dépôts ferroviaires et aux échangeurs routiers. C'est le cas à Hussein Dey, à Cinq Maisons, à Mokhtar Zerhouni et à Bordj El Kiffan centre et Mouhous. La seconde configuration est celle des terrains disponibles entre les entités formes urbaines/acteurs d'une part, et entre les blocs bâtis à l'intérieur même de certaines entités d'autre part. C'est le cas au niveau de Cinq Maisons, de Mokhtar Zerhouni et de Bab Ezzouar 5 juillet et cité universitaire.

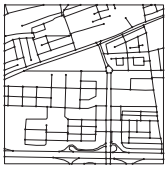
En généralisant les observations des parties, il est possible de dire qu'Alger, en tout cas dans sa partie est, est complètement poreuse. Elle offre un nombre important de terrains potentiels de différentes échelles et suivant différentes configurations. Cette porosité offre un potentiel de projet considérable, qui permettrait de renforcer les liens entre les formes et de tisser le territoire. Elle permettrait également de construire la ville en dehors des limites du tramway.

6.1.3. Alger, ville déconnectée à l'échelle locale

À la fin du second chapitre, nous exposions le récit de la complexité par l'espace public. Nous y exposions certaines approches contemporaines qui considèrent que la ville a besoin de connectivité pour renforcer les liens entre ses parties, pour renforcer les liens entre les hommes, pour qu'elle soit résiliente et pour qu'elle soit tout simplement vivante. Nous évoquions également l'idée chère à Serge Salat, selon laquelle les bonnes villes seraient, tout comme les villes historiques, en forme de treillis. Elles seraient fractales avec une faible connectivité aux échelles supérieures et une forte connectivité aux échelles inférieures (Salat 2011). À partir de cet apport théorique et des analyses de terrain se pose la question suivante : qu'en est-il de la connectivité d'Alger ?

Le tableau, à la page suivante, montre les différents quartiers et leurs indicateurs de connectivité à savoir : le nombre cyclomatique et l'indicateur de connectivité de la trame viaire. Pour être efficaces dans cette lecture, nous anticipons sur l'utilisation des données relatives à l'échelle du cadrage inférieur de 500 m de côté. La comparaison des deux échelles permet de donner une meilleure lecture des quartiers. D'après les indicateurs, il est assez paradoxal, et contraire à nos attentes, de constater que ce ne sont pas les quartiers historiques qui sont les plus connectés, mais ceux de Mokhtar Zerhouni et de Bab Ezzouar CUB1. Ils totalisent tous les deux un nombre cyclomatique et un indicateur de connectivité élevés comparés aux autres quartiers. Avant d'expliquer les raisons de ces chiffres, nous proposons d'explorer les autres quartiers en les regroupant par similitude.



Echelle des quartiers 1km²	Ruisseau	Hussein Dey	Cinq maisons	M. Zerhouni
Nombre cyclomatique	49	48	24	68
Indice de connexion de la trame	142	153	137	232
Echelle du voisinage500 m	Fusillés			
Nombre cyclomatique	12 4	11	5	11
Indice de connexion de la trame	70 45	68	53	71






Echelle des quartiers 1km²	Bab-Ezzouar 5juil	Bab-Ezzouar CU	BK Centre	BK Mouhous
Nombre cyclomatique	29	62	37	37
Indice de connexion de la trame	157	231	174	179
Echelle du voisinage500 m	Boushaki			
Nombre cyclomatique	1 6	9	12	8
Indice de connexion de la trame	48 45	80	60	63

Tableau 05 : données de connectivité des huit quartiers et au niveau des cadrages de 1 km² et de 500mX500m.
Source : élaboration de l'auteur.

Commençons par les deux quartiers de Cinq Maisons et de Bab Ezzouar 5 juillet. Ils totalisent à eux deux les scores les plus bas du tableau. Ceci est valable autant à l'échelle du quartier qu'à celle du voisinage. Dans les deux cas, les entités formes urbaines/acteurs, précédemment identifiées, sont de grande taille. Leurs surfaces de terrain sont relativement importantes et disposent de peu de voiries de desserte. Elles sont en revanche bien desservies en voiries primaires. En effectuant des zooms sur des cadrages de 500 m de côté, la connectivité reste au plus bas pour le premier cadrage de Bab Ezzouar 5 juillet, qui zoome sur l'ensemble de logements collectifs nouvellement construits. En revanche, au niveau du second cadrage, celui de Boushaki et du cadrage de Cinq Maisons, la connectivité se situe à un niveau légèrement supérieur tout en restant dans les scores les plus bas. Cette amélioration est due, dans les deux cas, à un zoom sur une partie du tissu dont la connectivité a augmenté avec des fragments de tissus spécifiques. Dans le cas de Cinq Maisons, ce sont les îlots de petites tailles situés autour du commissariat. Dans le second cas, c'est le fragment de tissu de l'urbanisme spontané qu'est Boushaki qui augmente légèrement la connectivité. Ces fragments de tissu ne sont pas assez grands dans ces cas-là pour augmenter suffisamment la connectivité des deux quartiers.

Venons-en à présent aux quatre quartiers qui sont moyennement connectés. Il s'agit du Ruisseau, de Hussein Dey, de Bordj El Kiffan centre et de Bordj El Kiffan Mouhous. Pour les trois premiers, ce sont des quartiers historiques qui devraient, d'après les théories de Salat, être les plus connectés. Le dernier, quant à lui, s'inscrit dans la logique de l'urbanisme spontané qui a produit un type de tissu relativement bien connecté aux petites échelles. Au niveau du Ruisseau, la configuration du tissu à l'échelle du quartier est clairement bien connectée à la grande l'échelle. Le quartier est parcouru de voiries de premier niveau qui le divise en grands îlots contenant les friches industrielles. En effectuant deux zooms de 500 m de côté, le résultat de la connectivité à petite échelle n'est pas le même. Au niveau du cadrage des Fusillés, la connectivité est parmi les plus faibles de cette échelle. Ceci est dû aux abattoirs, qui occupent une partie importante du cadrage, sans offrir de perméabilité vers l'intérieur de ce grand îlot. En revanche, au niveau du cadrage du Ruisseau, les indicateurs montrent des valeurs parmi les plus élevées de tous les cadrages de cette échelle. La cause en est la configuration du tissu historique autour de l'avenue Belouizdad, qui maintient une perméabilité importante aux petites échelles, grâce à la multiplication des petites rues et ruelles. Nous retrouvons la même configuration au niveau de Hussein Dey, de Bordj El Kiffan centre et de Bordj El Kiffan Mouhous, où les cadrages de 500 m indiquent une connectivité élevée. Dans les trois cas, la taille du tissu — traditionnel et celui de l'urbanisme spontané — est réduite comparée à l'échelle du cadrage des quartiers. Les fragments à connectivité élevée ne sont pas assez grands pour faire augmenter la connectivité de ces quartiers. Dans les deux cas, la présence d'infrastructures importantes et de potentiels fonciers de grande taille réduit la perméabilité de l'ensemble.

Revenons-en à présent aux deux premiers quartiers. Le quartier de Bab Ezzouar CUB1, pour commencer, peut être divisé en deux : une première partie faite de blocs dispersés sur un territoire, qui est celui de la Cité du 8 mai 1945 et qui offre peu de dessertes intérieures ; la seconde partie est le quartier Douzi qui offre un tissu compact de maisons mitoyennes et de petits îlots. La connectivité élevée de ce quartier vient justement de la présence de Douzi, qui augmente considérablement la connectivité de Bab Ezzouar CUB1. Ensuite vient le quartier de Mokhtar Zerhouni dont les caractéristiques du tissu sont particulières. Bien qu'il soit le quartier le plus fragmenté en disposant d'un nombre élevé d'entités formes urbaines/acteurs, il dispose d'un nombre important de voiries de desserte. Contrairement aux quartiers des grands ensembles, les blocs de logement de Mokhtar Zerhouni sont individuellement entourés de voiries. Ils fonctionnent de ce fait comme de petits îlots, à la seule différence que le bâti est formé d'un seul immeuble.

Il ressort clairement de cette analyse que la ville est inéquitablement connectée. En zoomant sur l'échelle la plus locale, on retrouve un certain nombre de tissus

qui sont fortement connectés. Ces derniers sont souvent de taille réduite et dispersée sur le territoire. De ce fait, la connectivité prise dans son ensemble à l'échelle supérieure est faible. Si nous prenons maintenant la voirie primaire comme référence, nous pouvons dire que tous les quartiers sont connectés à l'échelle supérieure. Ils le sont moins aux échelles inférieures, car ils disposent d'un nombre important de fragments faiblement connectés.

6.2. 500 m X 500 m, l'échelle des tissus et du voisinage

Comme nous l'avons déjà évoqué dans le chapitre « méthodologie de la mise en intrigue », les cadrages de 500 m de côté sont au nombre de dix et ont généralement pour centre une station de tramway, voire deux dans certains cas (figures 54). Ces dix cadrages sont compris dans les huit précédents, dont chacun comprend au moins un seul cadrage à l'échelle du voisinage, excepté dans deux cas particuliers. Ce sont ceux du Ruisseau-Abattoirs et de Bab Ezzouar 5 juillet. Dans les deux cas, ce sont la diversité des formes urbaines et la fragmentation du tissu qui nous ont poussés à multiplier les cadrages à la petite échelle. Leur utilité a été démontrée au niveau de la connectivité, qui varie entre les tissus des deux cadrages de 500 m situés dans un même quartier.

6.2.1. Logiques de production des formes, foncier et densités

D'après les observations des différents terrains d'étude aux différentes échelles, il apparaît, comme nous l'avons déjà exposé, qu'il y a un lien indéniable entre les logiques de production de l'espace de chaque acteur, leurs récits urbanistiques, leur mode d'occupation du sol et d'organisation du foncier, ainsi qu'avec les densités produites. Ce rapport fonctionne dans différents sens. Le premier est l'influence de la configuration du foncier sur les logiques de production des formes ; le second est l'influence des acteurs et de leurs modes d'occupation de l'espace sur l'organisation du foncier ; enfin, le troisième est moins dans l'influence, mais dans l'affinité. Certaines logiques se grefferaient plus facilement à certaines configurations du foncier, sans forcément en modifier le découpage, ni les densités du tissu. En réalité, il est très difficile d'identifier le sens des influences, car elles sont mutuelles et multiples.

Avant de s'intéresser à l'urbanisme post-indépendance, il est intéressant d'observer les configurations des tissus historiques. Au Ruisseau, à Hussein Dey et à Bordj El Kiffan, le tissu est le résultat d'une longue stratification historique. Il s'est transformé avec les transformations du foncier. Ce dernier s'est progressivement morcelé avant d'arriver à sa configuration actuelle. Le plus souvent, ce sont des exploitations agricoles qui ont été divisées, puis vendues à des particuliers. Ces derniers y ont soit construit directement des bâtiments à usage d'habitation comme à Bordj El Kiffan, soit installé de petites et moyennes





















Figures 54 : images satellites des dix cadrages de 500 m de côté, sans la voirie.

Légende de haut en bas et de gauche à droite : 1.A.1.Ruisseau, 1.A.2.Fusillés, 2.A.Hussein Dey, 3.A.Cinq Maisons, 4.A.Mokhtar Zerhouni, 5.A.1.Babezzouar le pont-Boushaki, 5.A.2.Babezzouar AADL, 6.A.Babezzouar CUB1, 7.A.Bordj El Kiffan 8.A.Centre et Bordj El Kiffan Mouhous.

Source : élaboration de l'auteur à partir de l'orthophotoplan GIM ©, Worldview-2, le 20.02.2013.

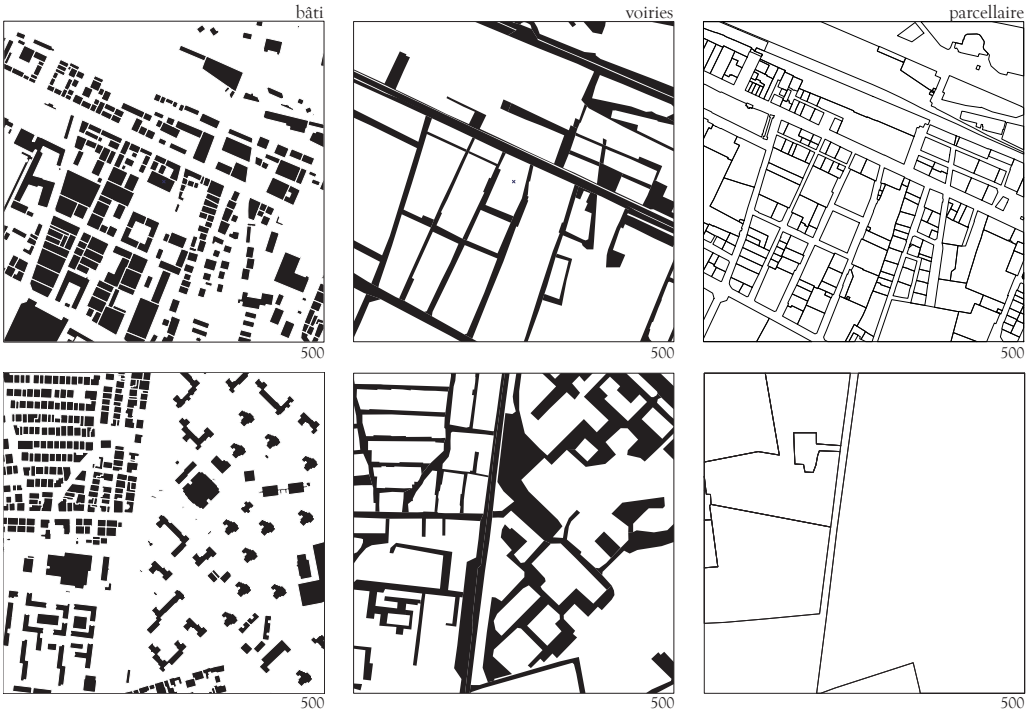


Figure 55 : deux exemples de tissus avec de gauche à droite le bâti, la voirie et le parcellaire. En haut, Hussein Dey avec un foncier de petites tailles, de petits îlots et des blocs mitoyens. En bas, Bab Ezzouar CUB1 et la Cité du 8 mai 1945 avec une grande surface foncière et des blocs dispersés. Échelle des cadrages : 500m de côté. *Source : élaboration de l'auteur.*

entreprises, comme au Ruisseau. À Hussein Dey, les deux fonctions ont longtemps cohabité et continuent à le faire, même si les transformations de la ville changent progressivement la tendance et font disparaître les friches. Le plus souvent, le résultat de ces transformations est semblable au découpage en petites parcelles que l'on retrouve à Hussein Dey et Bordj El Kiffan et dans le cadrage du Ruisseau de 500 m de côté. Le bâti s'y installe sous forme de blocs mitoyens qui produisent une certaine densité que nous retrouvons plus ou moins dans les trois quartiers. L'occupation du sol y varie entre 0.31 et 0.38 pour le coefficient d'emprise brute et entre 0.46 et 0.58 pour le coefficient d'emprise nette. Ce sont les chiffres les plus élevés de tous les quartiers étudiés. Cette occupation importante du sol par le bâti est opposée dans les quartiers historiques à une faible occupation du sol par les infrastructures de mobilité, qui représentent une moyenne de 22.40 %.

Au plus proche de cette réalité des tissus historiques, nous retrouvons ceux issus de l'urbanisme spontané. Ce dernier engendre le même type de configurations, avec de petites parcelles et des blocs de bâtiments mitoyens. Il est, comme nous l'avons déjà évoqué au chapitre 3, au cœur de transformations foncières réalisées de manière informelle. Ce sont des exploitations agricoles qui ont été morcelées, soit par les propriétaires pour éviter la nationalisation, soit par les communes durant

les années 1990 avec les DEC. Le résultat du découpage foncier est semblable à celui des tissus historiques. Le bâti s'y implante également de la même manière, sous forme de blocs mitoyens qui produisent des coefficients d'occupation du sol plus ou moins similaires. Nous les retrouvons au niveau des quartiers de Bordj El Kiffan Mouhous, de Douzi et de Boushaki.

La réalité du foncier et de l'occupation du sol qu'engendrent les récits de l'urbanisme officiel et de ses logiques, dont celui de la rupture dans la continuité et celui de l'urbanisme présidentiel, est complètement différente. Dans les deux cas, l'État est l'acteur principal des transformations du foncier et des productions urbaines. Il intervient soit dans de grandes surfaces de terrains qui ont été nationalisés, comme c'est le cas au niveau de Bab Ezzouar avec les Cités du 8 mai 1945 et de Rabia Tahar ; soit par le rachat de terrains auprès des communes ou par le transfert de foncier entre les différents secteurs au sein de l'État, comme c'est le cas à Cinq Maisons et à Mokhtar Zerhouni. Les terrains y sont de grande taille. Chaque terrain ne correspond pas à un bloc, tel que c'est le cas dans l'urbanisme spontané et dans les tissus historiques. Ici, les blocs sont dispersés sur de grandes surfaces. Ceci réduit considérablement l'emprise au sol dont les coefficients varient entre 0.15 et 0.26 pour l'emprise au sol brute, et entre 0.29 et 0.44 pour l'emprise au sol nette. En revanche, ces formes urbaines sont consommatrices en espaces dédiés aux infrastructures de mobilité, où ils arrivent à 35 % d'emprise. Face à cette faible occupation des sols, ces formes produisent des densités importantes à cause des immeubles de grande taille qu'ils produisent. Les quartiers concernés par ces chiffres sont Cinq Maisons, Mokhtar Zerhouni et Bab Ezzouar.

Enfin, l'urbanisme de la libéralisation et celui de la ville franchisée engendrent, dans nos cas d'étude, peu de grandes entités et ont donc peu d'influence sur le foncier et sur les densités. Tel qu'il a été exposé précédemment, l'urbanisme de la libéralisation a induit la production d'un certain nombre de lotissements en périphérie d'Alger, notamment à l'ouest de la ville. Dans les parties d'Alger que nous étudions, nous retrouvons plusieurs interventions issues de cet urbanisme, mais de manière ponctuelle dans les tissus existants. Elles s'adaptent aux différentes configurations rencontrées avec une certaine flexibilité. Ce sont soit des densifications dans les tissus compacts des quartiers historiques et de l'urbanisme spontané, soit de plus grandes opérations de promotions immobilières qui occupent des terrains plus importants au milieu des grands ensembles. Les productions issues de l'urbanisme de la ville franchisée, quant à elles, suivent généralement deux configurations possibles. Soit elles s'inscrivent dans les tissus existants le long des rues et avenues à grande fréquentation ; soit elles créent de gros blocs dissociés du tissu pour produire des centres commerciaux. Dans les différents quartiers étudiés, nous retrouvons un seul exemple de cet urbanisme, qui prend la forme de la seconde configuration et qui est le futur ensemble commercial et de bureaux, au niveau de Mokhtar Zerhouni.

6.2.2. L'espace public du mouvement





Photos 24 et 25 : Mokhtar Zerhouni.
Source : photographie de l'auteur, 2012.

De tous les quartiers analysés, très peu disposent d'espaces publics réellement aménagés en dehors de ceux liés aux infrastructures de transport. Ce sont généralement les quartiers historiques qui offrent le plus d'espaces publics, sous forme de places, jardins, avenues aménagées, etc. C'est le cas de Hussein Dey et de Bordj El Kiffan qui disposent d'un nombre important de petites places et placettes. Aussi, la configuration de leur tissu permet d'offrir de larges trottoirs qui sont souvent aménagés et bordés d'arbres. Dans les autres quartiers, l'espace public n'est rien d'autre que la voirie et les quelques trottoirs qui la bordent. Un intérêt très faible semble être porté à ces espaces, qui ne sont dans ces quartiers que le résidu des espaces bâtis. Les quartiers des grands ensembles de logement, tels que Cinq Maisons, Mokhtar Zerhouni et les deux quartiers de Bab Ezzouar, sont particulièrement représentatifs de cet état de fait. Les deux cités de logement du 8 mai 1945 et de Rabia Tahar sont certainement les moins bien loties en matière d'espace public. En effet, les vastes surfaces foncières, sur lesquelles sont dispersés les blocs de logement, sont entièrement abandonnées. Les bords des quelques voies de desserte sont les seuls espaces aménagés. Le reste est abandonné aux parkings « sauvages » et aux dépôts d'ordures. Bien que le statut de ces terrains soit public, leur gestion semble problématique. Ils ne sont ni du domaine des voiries, ni de celui de l'OPGI qui gère les logements, ni en copropriété. C'est normalement à la commune de gérer ces espaces, mais les habitants des rez-de-chaussée ou des immeubles entiers se sont approprié certains d'entre eux, et y ont clôturé le pourtour.

Comme nous l'avons vu précédemment dans ce chapitre, le quartier de Mokhtar Zerhouni dispose d'une voirie de desserte importante. Elle parcourt l'ensemble du quartier et entoure chaque bâtiment individuellement. L'espace public autour de cette voirie y est aménagé avec de larges trottoirs et des espaces verts clôturés (photo 24). Nous retrouvons également quelques espaces de jeux clôturés, disposés entre les blocs (photo 25).

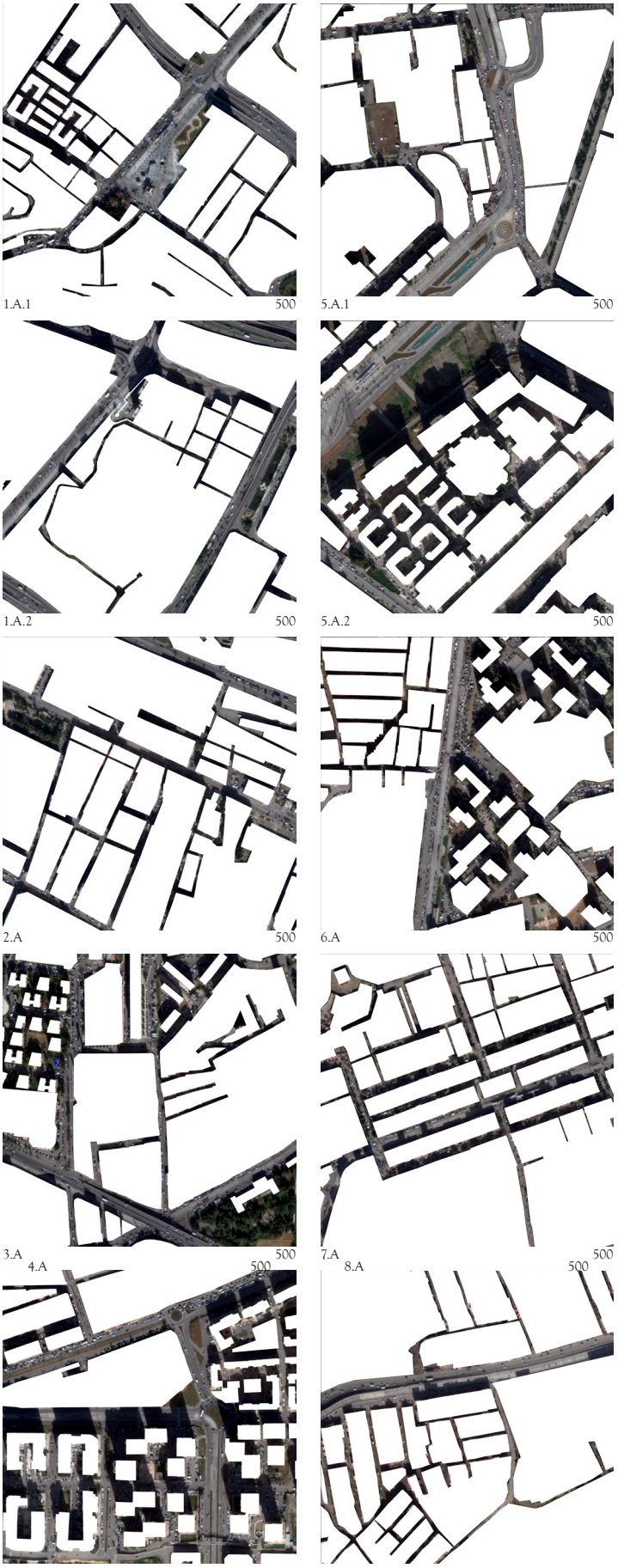


Figure 46 : images satellites des espaces publics des dix cadrages de 500m.

Légende de haut en bas et de gauche à droite : 1.A.1.Ruisseau, 1.A.2.Fusillés, 2.A.Hussein Dey, 3.A.Cinq Maisons, 4.A.Mokhtar Zerhouni, 5.A.1.Bab Ezzouar le pont-Boushaki, 5.A.2.Bab Ezzouar AADL, 6.A.Bab Ezzouar CUB1, 7.A.Bordj El Kiffan 8.A.Centre et Bordj El Kiffan Mouhous.

Source : élaboration de l'auteur à partir de l'orthophotoplan GIM ©, Worldview-2, le 20.02.2013.

Au niveau des tissus issus de l'urbanisme spontané que sont Mouhous et Douzi, la voirie y est aménagée uniquement à l'endroit des axes principaux de desserte. Le reste de la voirie n'y est même pas bitumé et ne dispose donc même pas de trottoirs. Ici, nous retrouvons une forte occupation de l'espace public par des groupes de jeunes ou de personnes âgées, malgré le fait que l'espace ne soit pas aménagé (photo 26).



Photo 26 : occupation de l'espace public à Mouhous.
Source : photographie de l'auteur, 2012.

Au chapitre précédent, nous évoquions les espaces publics aménagés par le tramway. Ce dernier, comme nous l'avons exposé, a apporté certains aménagements le long des espaces parcourus. Il a notamment refait l'ensemble des trottoirs qui bordent son passage. Certains ont été réduits par rapport à leur taille originale, comme à Hussein Dey où cela est problématique sur le côté nord de l'avenue Tripoli. La taille des trottoirs a également été réduite au niveau de Bordj el Kiffan, qui garde néanmoins des espaces appréciables le long de l'avenue principale. D'après les différents commentaires des habitants, la qualité de l'espace s'est dégradée dans ces quartiers historiques. En revanche, au niveau des autres quartiers, le tramway a apporté une amélioration à des espaces qui n'étaient pas convenablement aménagés. Aussi, nous avons vu que le tramway a apporté quelques espaces publics de type places et esplanades dans des quartiers qui n'en disposaient pas.

Il apparaît clairement, à partir des observations des différents quartiers, que l'espace public de la partie est d'Alger que nous étudions est principalement un espace public lié à la voirie et aux infrastructures de transport. Il n'existe pas de rues ni d'espaces de type places, parcs, aménagés autrement que pour les réseaux.

6.2.3. La fracture du tramway

Il a été dit à plusieurs reprises que le tramway a été pensé comme une infrastructure de transport optimisée pour un site propre. L'efficacité du transport a été privilégiée à l'intégration urbaine et à l'articulation avec le tissu. Cette démarche se ressent fortement au niveau de l'échelle locale et des différents cadrages au niveau des quartiers et du voisinage. Au lieu de tisser entre les fragments de la ville, le tramway crée plusieurs ruptures ou accentue des ruptures existantes. Il le fait suivant plusieurs dispositifs qui sont : l'installation de barrières et de clôtures le long de son passage ; la création de dénivellations entre le niveau du tramway et celui des quartiers ou de la voirie ; enfin, par la superposition des infrastructures.



Photo 27 : fracture du tramway au niveau de Mokhtar Zerhouni.
Source : photographie de l'auteur, 2012.

Le tramway crée de nouvelles fractures au niveau de Mokhtar Zerhouni et des deux quartiers de Bab Ezzouar. À Mokhtar Zerhouni, il crée une dénivellation au niveau du lotissement des Mandarines et au niveau de la sortie de l'autoroute (photo 27), qui sépare clairement le tissu en deux parties. À Bab Ezzouar CUB1, le tramway opte pour une configuration particulière. Il s'ouvre vers le lotissement de Douzi et y réaménage les bords d'une part, et se ferme du côté de la Cité du 8 mai 1945 en créant une clôture le long de son passage d'autre part (photo 28). Ceci crée une fracture entre les deux tissus et isole la Cité du 8 mai 1945 du reste du quartier.

Au niveau de Cinq Maisons et de Bordj El Kiffan Mouhous, le tramway renforce des fractures existantes. Il vient se superposer à l'avenue de l'ALN à Cinq Maisons et à la nationale 24 à Mouhous. Ce sont toutes les deux des voies rapides en deux fois deux bandes avec terre-plein central. Le tramway rajoute une épaisseur qui, de plus, s'isole à cause des barrières (photo 29).



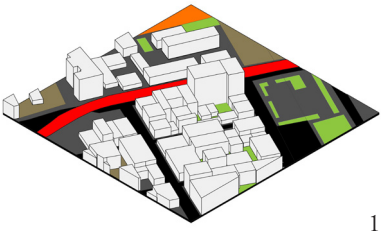


De haut en bas :
Photo 28 : clôture de la cité du 8 mai 1945.
Photo 29 : nationale 24 au niveau de Mouhous.
Source : photographies de l'auteur.

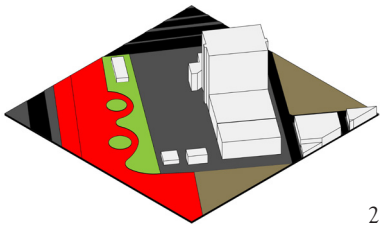
Au niveau des quartiers historiques, le tramway ne crée pas beaucoup de fractures. Même s'il se rapproche trop de la partie nord de Hussein Dey en réduisant la qualité de l'espace public, il ne constitue pas de réelle rupture. Mis à part quelques points ponctuels, notamment au niveau des stations, c'est à Hussein Dey et à Bordj El Kiffan que le tramway est réellement urbain. Même s'il est en site propre, il ne fabrique pas de dispositifs qui créent ou renforcent des fractures.

6.3. 150 m X 150 m, l'échelle de l'îlot

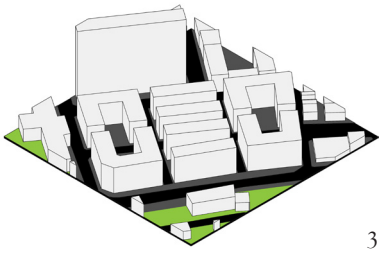
La dernière échelle de cadrage sur laquelle nous travaillons est celle de l'îlot. Elle concerne des cadrages de 150 m de côté. Ils sont au nombre de vingt-sept et ont fait également l'objet de fiches synthétiques reprenant un certain nombre d'indicateurs, les caractéristiques du tissu et du bâti, les acteurs intervenants et les usages. L'idée est de pouvoir élaborer un catalogue des formes urbaines le long du tramway, par une classification et une typologie qui implique forme du bâti, forme du tissu et acteurs. Ces cadrages sont repris dans la double page suivante.



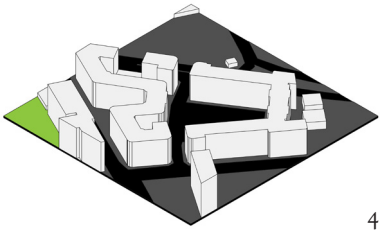
1



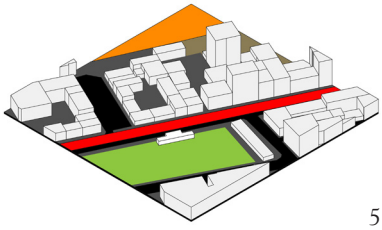
2



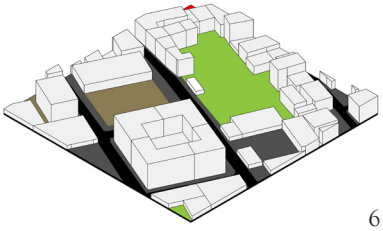
3



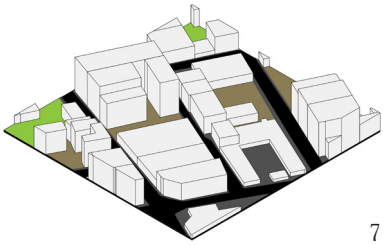
4



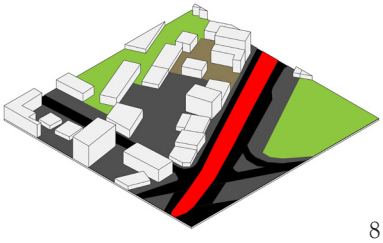
5



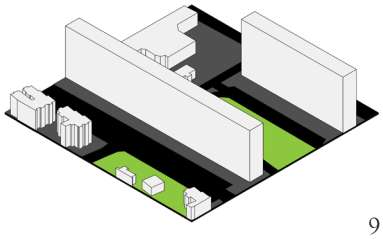
6



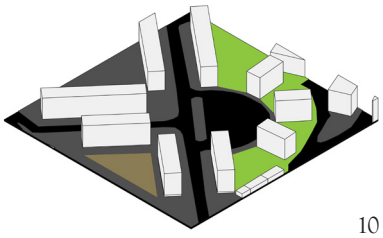
7



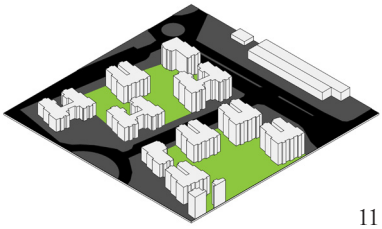
8



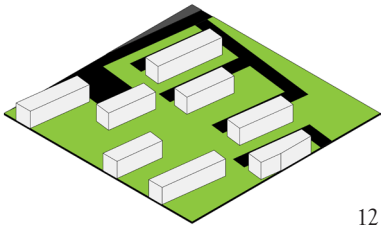
9



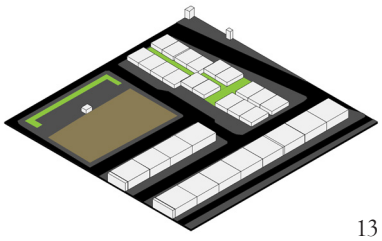
10



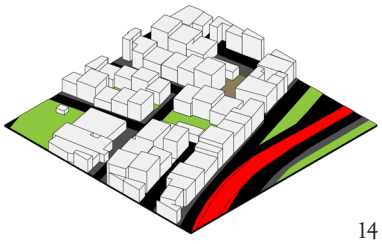
11



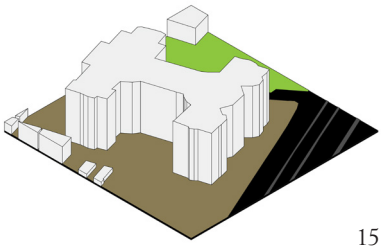
12



13



14

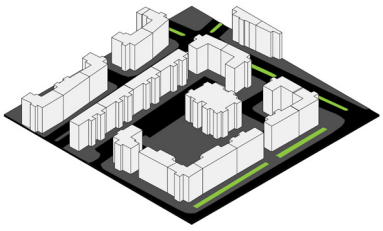


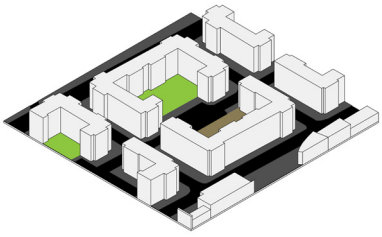
15

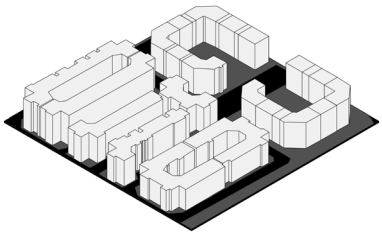
16

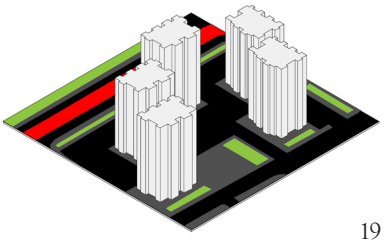
17

18

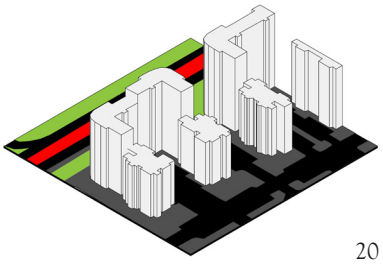




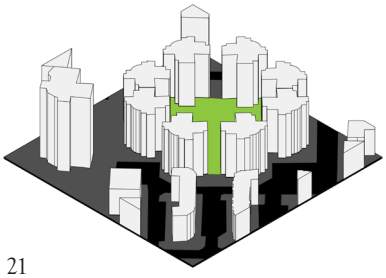




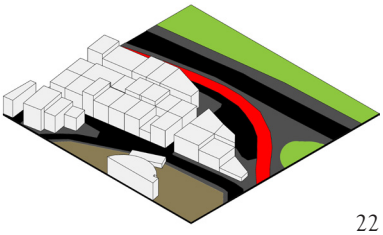
19



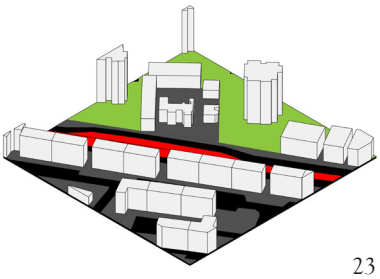
20



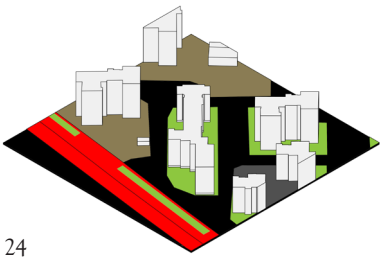
21



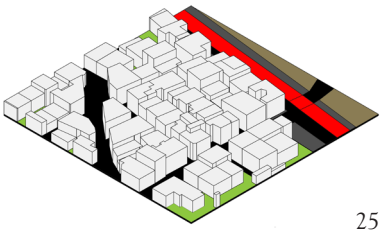
22



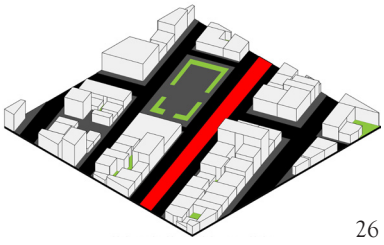
23



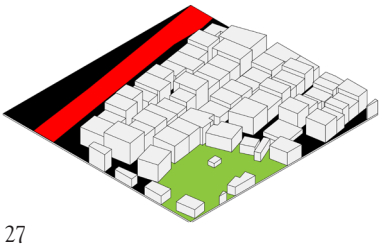
24



25



26



27

Légende :

Ruisseau-Abattoirs:
1. Îlots Tripoli
2.Cour d'Alger
3.Blocs Belouizdad
4. Cité Rabah Assla

Hussein Dey:
5. Place Tripoli
6. Mairie de HD
7. Îlot Mouloud Belhouichat

Cinq Maisons :
8. Cinq Maisons
9. Les dunes
10. Cité Ghazal Amar
11. OPGI 632 logements
12. Cité Dahlia

Mokhtar Zerhouni
13. OPGI villas
14. Les Mandarines
15. Centre commercial
16. OPGI 600 logements
17. OPGI 700 logements en U
18. Logements promotionnels
19. Tours AADL
20. AADL U

Bab Ezzouar 5 juillet :
21. EPLF
22. Boushaki
23. Les 300 logements

Bab-Ezzouar CUB1:
24. Cité du 8 mai 1945
25. Douzi

Bordj el Kiffan centre:
26. Bordj el kiffan.

Bordj el Kiffan Mouhous:
27. Mouhous

Tramway
Espaces verts
Espace perméables
Espaces imperméables
Routes
Train

Figures 57 : axonométries des 27 cadrages de 150 m de côté.
Source : élaboration de l'auteur.

6.3.1. Les interactions formes urbaines/tramway

Les vingt-sept cadrages que nous avons identifiés sont riches en informations. Il n'est pas possible ici de les présenter individuellement, car cela serait trop long. Ils seront donc présentés par groupes en fonction de la manière selon laquelle s'accroche le tramway à ces formes d'une part, et en fonction du potentiel d'accroche pour les îlots éloignés du tramway d'autre part. En d'autres termes, il s'agit de mesurer le potentiel de chaque forme et de chaque tissu à accepter une nouvelle greffe de type tramway et de se mettre en interaction avec elle. En inversant le point de vue, il est possible de dire que ceci permet de mesurer l'adhérence du tramway aux différents types de configurations urbaines.

Dans neuf des vingt-sept configurations, le bâti est organisé de manière à offrir un front bâti linéaire fabriquant au moins un bord de rue. C'est le cas lorsque les blocs sont mitoyens dans des îlots fermés, ou lorsque les blocs sont alignés. Le premier cas est celui que nous retrouvons dans les tissus historiques et dans ceux de l'urbanisme spontané. Ils impliquent souvent des acteurs de la société civile et des acteurs du secteur privé. La seconde configuration, nous la retrouvons à la fois dans des opérations de promotion immobilière du secteur privé, et dans celles du secteur public avec quelques opérations de l'OPGI. En général, dans ces deux types de configuration, le tramway s'accroche à ce front bâti et entre en interaction directe avec les blocs. Le réaménagement des trottoirs avec l'arrivée du tramway a permis d'améliorer les bords de ce front bâti et d'en apporter une plus-value. Le commerce s'y développe de manière spectaculaire, autant à Boushaki, à Douzi et à Mouhous qu'au niveau des 300 logements de Bab Ezzouar. La vie de quartier s'y développe et le commerce change de statut par une amélioration des vitrines et des étalages. Cette réalité est plus nuancée au niveau des blocs mitoyens de Tripoli, de Cinq Maisons et de Bordj El Kiffan centre. À Tripoli et à Cinq Maisons, la réduction de l'espace des trottoirs a porté préjudice au redémarrage du commerce. Il a néanmoins repris de l'autre côté de la rue Tripoli, où l'aménagement offre de larges trottoirs et des places de stationnement suffisantes. À Bordj El Kiffan, le tramway a permis de régénérer l'avenue principale sans trop sacrifier la qualité de l'espace public. Cependant, la dynamique du quartier a changé et, comme nous l'évoquions précédemment, le commerce change de spécificité. Aussi, toute la vie du quartier s'est déplacée vers les rues parallèles à l'avenue principale. De manière générale, l'arrivée du tramway permet, dans ce type de configurations, le développement d'une certaine dynamique économique, principalement au niveau des bords en contact direct avec le tramway. Il existe néanmoins une exception au niveau de Boushaki, sur laquelle nous reviendrons, où le développement se fait sur l'ensemble du lotissement.

L'alignement des blocs ne semble pas être la seule condition de la réussite de la greffe du tramway et du développement des quartiers. Si nous prenons par exemple le cadrage AADL U, qui forme un alignement le long du tramway, nous constatons que la réalité est différente. D'abord, l'alignement prend du recul par rapport à la limite de l'espace public aménagé par le tramway, ce qui crée un espace transitoire qui ne dispose pas d'aménagement spécifique. Ensuite, les blocs ne se situent pas dans un espace de passage suffisamment fréquenté. Il est en retrait par rapport à l'axe des Mandarines et de l'axe principal de Mokhtar Zerhouni. Enfin, le statut public des locaux complique leur redistribution. Ils ne sont ni vendus ni loués (photo 30). Le choix des futurs occupants pose un certain nombre de problèmes politiques. Par ailleurs, la configuration en U permet le développement d'une vie de quartier vers l'intérieur des blocs. Dans ce cas-là, elle se résume aux jeux des enfants au niveau des parkings compris dans le creux des blocs.





De haut en bas :
Photo 30 : rez-de-chaussée des blocs en U de l'AADL.
Photo 31 : rez-de-chaussée des blocs en U de l'OPGI.
Source : photographies de l'auteur, 2012.

Non loin de ce cadrage, nous retrouvons la même configuration en U, réalisée par l'OPGI. Ce sont les 700 logements en U de l'OPGI, qui sont décalés par rapport à l'alignement des blocs précédents. Ils se situent le long d'une voie de desserte parallèle au passage du tramway. Ici, la vie se développe à la fois à l'intérieur des creux des U, avec des espaces de jeu pour enfants, et au niveau de la voirie avec un développement commercial important (photo 31). Contrairement aux opérations fortement centralisées, l'OPGI n'est pas confrontée aux difficultés de redistribution des locaux. Elle fonctionne comme un promoteur privé qui vend ou loue ses locaux en fonction de l'offre et de la demande.

Plus loin du tramway, nous retrouvons une configuration qui conjugue alignements de blocs linéaires et de blocs en U. Il s'agit des blocs de Belouizdad qui sont d'origine coloniale, mais qui offrent, comme les blocs précédents, une certaine attractivité commerciale. En effet, le commerce s'y développe le long de l'avenue, en donnant à première vue l'aspect de blocs mitoyens tel que c'est le cas le long de cette avenue. De l'autre côté, nous retrouvons une vie de quartier liée aux blocs eux-mêmes. Cette configuration offre à la fois une connexion à





De haut en bas :
Photo 32 : alignement des blocs de Belouizdad sur l'avenue de Belouizdad.
Photo 33 : vue entre les blocs de l'avenue Belouizdad de l'autre côté de l'avenue.
Source : photographies de l'auteur, 2012.

la ville par l'alignement de la rue, et une vie plus locale de quartier par l'introversion des U (photos 32 et 33). Ici aussi, les locaux sont des propriétés privées dont la rentabilité est essentielle. Cette logique permet de maintenir les activités et de créer une certaine dynamique commerciale.

Le second type de configuration est celui des blocs dispersés et/ou regroupés, sans alignement. C'est le cas notamment des cadrages du 8 mai 1945, des tours de l'AADL et de la cité Rabia Tahar. Ici, la logique linéaire du tramway n'affecte pas le développement de ces quartiers. Il y a très peu de surface de contact entre les blocs et l'aménagement du tramway. Les blocs sont souvent en retrait par rapport à la limite d'aménagement du tramway. Ils ne bénéficient donc pas des transformations apportées par le passage du tramway, et ce dernier ne va pas à la rencontre de ce qui se passe à l'intérieur des quartiers en dépassant la limite qui lui est réservée. De plus, comme nous l'avons vu, le tramway apporte à ce type d'organisation un renforcement de leur clôture comme à Rabia Tahar, ou la création de nouvelles comme à la Cité du 8 mai 1945. Ceci les isole davantage et ne permet pas une interaction entre les différents objets urbains. Au niveau des tours de l'AADL nouvellement réalisées, il n'y a pas de clôture, mais il existe une légère surélévation du niveau des trous par rapport à la chaussée. Leurs rez-de-chaussée sont occupés par des commerces uniquement sur les façades donnant sur le tramway. Le commerce s'y développe notamment à proximité de la station Tamaris, dont les constructions les plus proches sont ces tours.

Pour finir, les blocs isolés sont ceux dont le contact avec le tramway est le plus réduit. Ils sont dans tous les cas de figure clôturés par des grilles ou des murs qui empêchent tout contact avec l'espace public. Le tramway y a une adhérence minimale et un impact pratiquement nul.

6.3.2. Des formes pour des types d'acteurs

Le tableau repris à la page suivante représente les différentes configurations de formes urbaines rencontrées dans les 27 cadrages, qui sont croisées avec les acteurs qui les ont produites. Chaque carré orange représente un cadrage. Les carrés noirs représentent le double de certains cadrages qui se situent sur plusieurs configurations à la fois. Cela peut être, par exemple, des blocs regroupés et alignés, des blocs en U et alignés, des blocs linéaires et des blocs en U alignés, etc. Dans d'autres cas, c'est la même configuration spatiale qui implique plusieurs acteurs. C'est notamment le cas au niveau des tissus compacts des quartiers historiques, où l'on retrouve des acteurs populaires autant que des acteurs du secteur privé et du secteur public.

Il apparaît clairement à partir de ce tableau que le secteur public produit une certaine diversité de formes urbaines. Cette diversité n'est pas la même pour toutes les échelles institutionnelles. En montant dans la hiérarchie et dans la centralisation au niveau des ministères, des instances nationales telles que l'AADL, ou de la wilaya, les productions suivent deux grandes configurations. Ces acteurs produisent soit des blocs isolés, généralement sous forme d'équipements ou de sièges administratifs ; soit, lorsqu'il s'agit de logement, des blocs qui occupent de vastes surfaces de terrain sous forme de blocs dispersés ou regroupés, y compris lorsque ces derniers sont linéaires ou en forme de U. À l'échelle la plus petite, celle de la commune, nous n'avons rencontré que des opérations sous forme de blocs mitoyens s'insérant dans les tissus existants. Certaines exceptions, qui ne sont pas reprises dans les cadrages, sont sous forme de blocs isolés, qui ont également pour fonction des équipements divers (écoles, administrations, salles de sport, etc.).

À l'échelle intermédiaire, celle de la daïra, nous retrouvons les opérations réalisées par les différentes OPGI, notamment celles de Hussein Dey et de Dar el Baïda. C'est probablement le type d'acteur qui produit la plus grande diversité de formes urbaines. Les OPGI agissent comme des promoteurs immobiliers qui saisissent les opportunités de foncier et s'adaptent le mieux aux configurations existantes. Assez paradoxalement, nous n'avons pas identifié d'opération de l'OPGI sous forme de blocs isolés ni sous forme de blocs dispersés. Ce sont souvent des opérations de moyenne taille allant de 300 à 700 logements.

Au niveau des acteurs du secteur privé, nous retrouvons souvent des opérations qui, par leurs configurations formelles, rentabilisent au maximum les surfaces foncières. Ils produisent notamment des blocs alignés sous forme de barres de faible hauteur ou de U alignés. Ils agissent aussi dans des tissus formés de blocs mitoyens, où ils interviennent généralement en occupant la totalité des surfaces foncières. Dans un cas particulier, où il s'agit d'un investisseur de plus haut

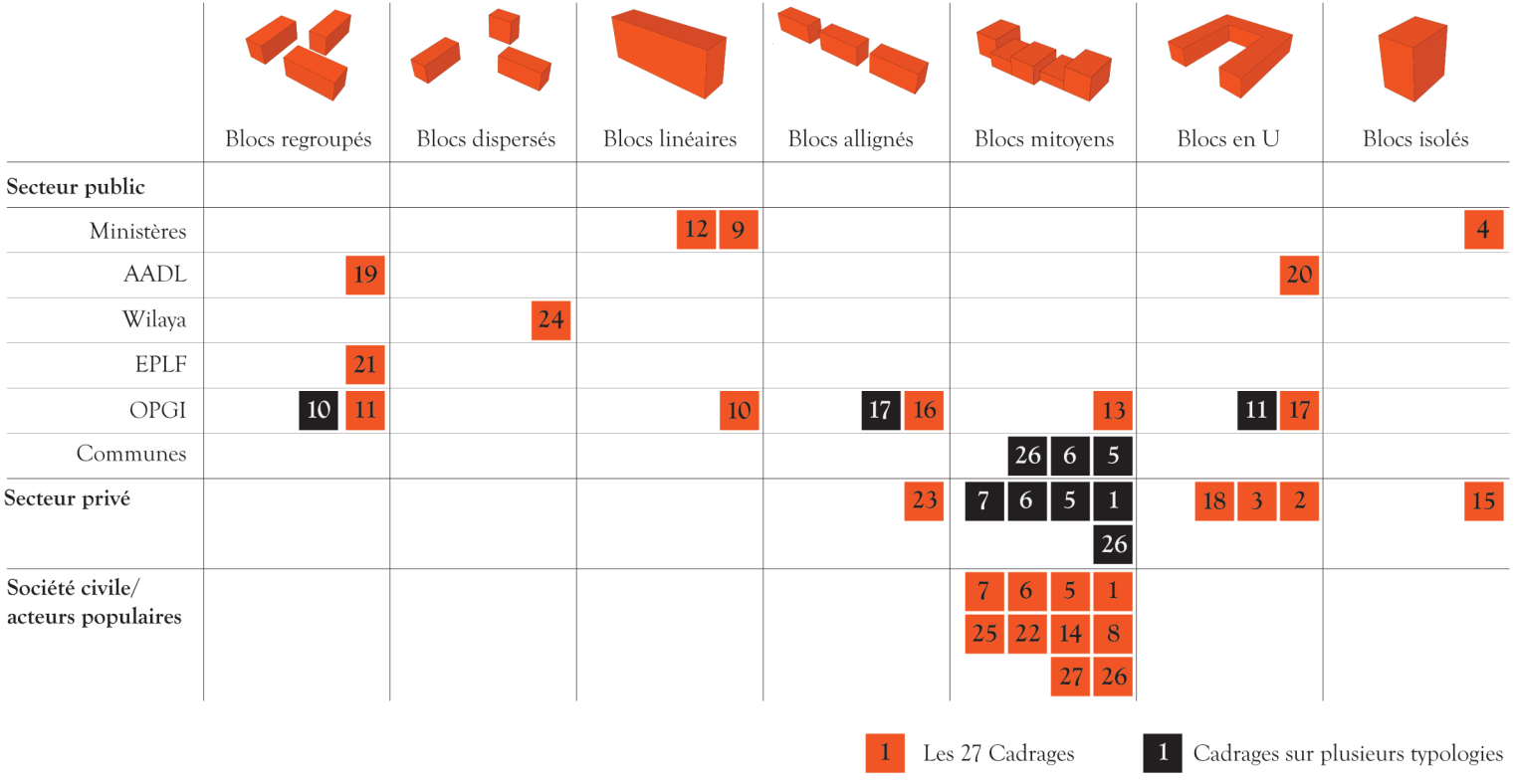


Tableau 06 : croisement des données sur les formes urbaines avec les acteurs qui les ont produites.
Source : élaboration de l'auteur.

niveau, ce type d'acteur a produit une configuration de blocs isolés. Il s'agit du centre commercial de Mokhtar Zerhouni, en cours de finalisation.

Enfin, les acteurs de la société civile, et particulièrement les acteurs populaires individuels, agissent dans la majorité des cas sur de petites surfaces de foncier. Ils s'intègrent aux tissus historiques formés de blocs mitoyens, où ils produisent de nouveaux tissus sous la même configuration.

6.3.3. Des usages et des pratiques

Dans les 27 configurations étudiées, les usages et activités abrités par les blocs sont différents. Les productions des acteurs du secteur public sont souvent monofonctionnelles. Les grands blocs dispersés ou regroupés sont souvent dédiés au logement uniquement. Les productions de l'OPGI intègrent, dans beaucoup de cas, des locaux dédiés au commerce au niveau des rez-de-chaussée. Cependant, la fonction principale et dominante reste le logement. Dans des quartiers tels que Mokhtar Zerhouni, l'ensemble des productions publiques se limite aux logements et aux écoles. L'essentiel du commerce se situe au niveau du lotissement des Mandarines, qui est issu de l'urbanisme spontané. Il est produit par des acteurs populaires qui réalisent, dans l'ensemble des cas étudiés, les configurations les plus polyvalentes et multifonctionnelles. Dans le cadrage de 150 m de côté de Boushaki, par exemple, nous retrouvons du logement individuel et collectif, des hôtels, du commerce, des restaurants, des écoles de formations, une salle des fêtes, etc.





De haut en bas :
Photo 34 : groupes de personnes occupant l'espace public du trottoir au niveau de Hussein Dey.
Photo 35 : espace public de la cité du 8 mai 1945, occupé par les ordures et les parkings.
Source : photographies de l'auteur, 2012.

Au niveau des pratiques, nous avons effectué quelques observations qui mériteraient d'être vérifiées par de réelles études sociologiques. Ces observations portent sur deux cas de figure : les grandes opérations de blocs dispersés d'une part et celle des tissus compacts d'autre part. Nous avons remarqué que les tissus historiques autant que ceux de l'urbanisme spontané produisent une sorte

de proximité qui favorise les liens sociaux. Dans ce type de configuration, il a été plus fréquemment observé des occupations de l'espace public qui mettent en relation les habitants des quartiers. Des petits regroupements de jeunes ou de personnes âgées occupant le simple espace de la rue ont été constatés (photo 34). De plus, l'entretien de l'espace public semble être plus pris en charge que dans l'autre exemple. En effet, au niveau des grandes cités de logements, nous avons constaté un grand nombre d'espaces de décharge d'ordures. Le vide entre les blocs pose de sérieux problèmes de gestion. Dans le cas de la Cité du 8 mai 1945, il est abandonné à des dépôts en tout genre ou à des parkings surveillés par des groupes de jeunes (photo 35).

6.3.4. La résilience des formes

La greffe du tramway aux tissus existants nous montre clairement le degré d'adaptation au changement dont font preuve certaines configurations et pas d'autres. Les tissus compacts formés d'îlots fermés et de blocs mitoyens avec des parcelles de petites dimensions semblent être les plus résilients. Ils le sont au niveau des blocs et du bâti lui-même, qui changent de fonction suivant les besoins et la demande. Les constructions mitoyennes en poteaux poutres sur trois à quatre niveaux peuvent autant accueillir des appartements que des écoles de formations, des bureaux ou autre. Ces tissus sont également résilients au niveau de la parcelle. Les constructions sont facilement démolies et remplacées par des constructions plus grandes ou plus spécifiques. C'est le cas par exemple au niveau de Bordj El Kiffan et à Hussein Dey, où les blocs historiques se transforment de maisons villageoises ou hangars en hôtels ou immeubles de bureaux. C'est souvent la même parcelle qui se densifie sur elle-même. Dans certains cas, notamment à Bordj El Kiffan, plusieurs parcelles fusionnent sur la largeur de l'îlot. Elles participent de ce fait à la réorganisation du foncier et de l'ensemble des îlots (figure 58).

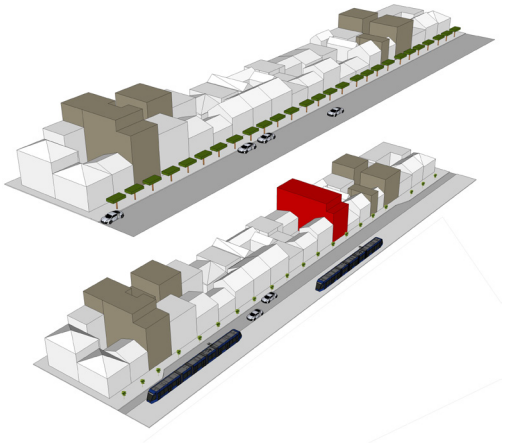


Figure 58 : axonométrie d'un îlot du centre de Bordj El Kiffan. Évolution de l'îlot avant et après le tramway avec la densification des parcelles.
Source : élaboration de l'auteur.

Cette facilité d'adaptation est visiblement due à la configuration même du tissu, à la maîtrise du foncier à petites échelles, ainsi qu'à la flexibilité des acteurs du secteur privé et de la société civile. Ce type de démarche est plus compliqué sur de vastes terrains nécessitant des morcellements ou des remembrements. Les complications apparaissent également lorsqu'il s'agit d'acteurs du secteur public, notamment à cause de la lenteur et la lourdeur des

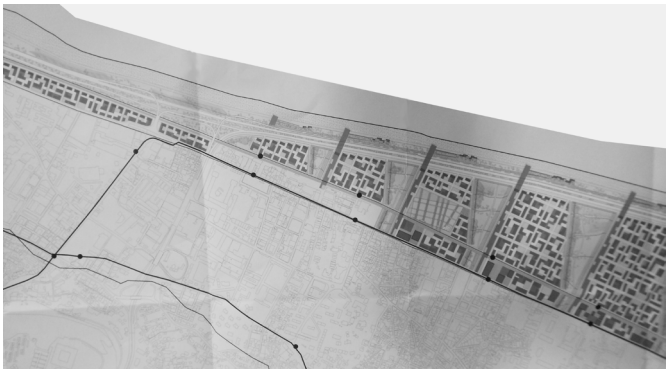
procédures administratives, ainsi qu'à cause des enjeux politico-économiques qui paralysent certaines actions. En effet, la réorganisation du foncier public pour un usage autre que le logement ou l'équipement public pose un certain nombre de problèmes quant aux choix des activités et des bénéficiaires. Ceci relève de choix purement politiques qui, dans le contexte algérois, sont souvent très problématiques.

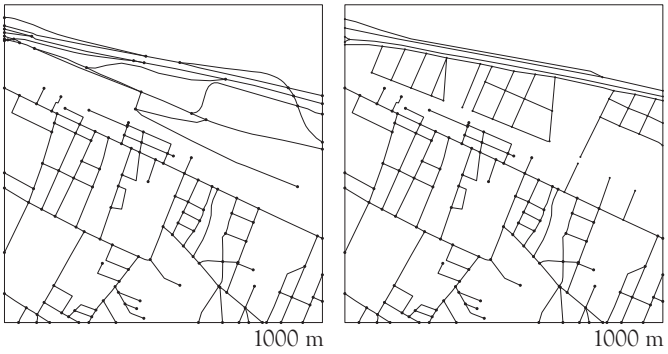
6.4. Les bases du projet de ville construit dans l'épaisseur du tramway

L'ensemble de l'analyse de terrain présentée jusqu'ici nous permet de sortir un certain nombre d'éléments, qui nous paraissent clés dans la recherche du récit urbain algérois du futur. Ce sont des éléments du récit de la ville en train de se faire. Ils sont le résultat de l'interaction entre les différentes logiques spatiales et récits urbanistiques évoqués jusqu'à présent. Ces éléments sont révélateurs d'une réalité autre que celle de la fragmentation que nous évoquions dans notre constat. Malgré le fait qu'il y est une réelle fragmentation spatiale de certaines formes urbaines et dans certaines configurations, il y a semble-t-il une hybridation et un enchevêtrement des formes urbaines, des pratiques et des jeux d'acteurs qui s'opèrent dans la ville. Ces éléments pourraient être le support à la construction d'un récit du futur élaboré autour d'un projet de ville qui serait celui de la fabrication du lien et du tissage entre les différentes parties du territoire d'une part, et entre les acteurs qui la produisent d'autre part.

Même si la tendance urbaine algéroise est à la fragmentation, aux projets sectoriels et à l'isolement des formes urbaines, ces éléments sont ce que nous pourrions appeler des « signaux faibles » d'une autre lecture du récit urbain du présent et d'une écriture d'un autre récit du futur. Le signal faible *« est un fait, un évènement qui peut paraître paradoxal et qui inspire réflexion, pour imaginer le possible comme l'impossible, regarder vers le futur tout en recherchant les causes, pour les comprendre, et découvrir l'essence de l'évènement »* (Cahen, 2011, p. 21). Il s'agit d'une sorte de rugosité sur laquelle peut reposer l'élaboration de notre projet du futur d'Alger. Ces rugosités pourraient nous faire *« comprendre, imaginer, toucher le monde de demain »* (Cahen, 2011, p. 78). Vu de la sorte, le futur n'est plus dans le prolongement du passé et du présent suivant des tendances lourdes ou une projection hors du temps, mais dans une continuité qui se base sur des éléments déjà présents et sur des dynamiques déjà à l'œuvre.

Dans ce qui suit, nous en avons choisi quelques-uns, sur lesquels la construction du projet de ville dans l'épaisseur du tramway peut se baser. Ils sont annonciateurs de la présence aujourd'hui, dans des configurations particulières, des conditions de l'hybridation et de l'enchevêtrement entre les formes et entre les acteurs et leurs pratiques.





De haut en bas :

Figure 59 : esquisse de l'aménagement de la baie au niveau de Hussein Dey.
Source : photographie d'un plan d'étude de Arte Charpentier, prise par l'auteur.

Figure 60 : à gauche, le réseau routier actuel de Hussein Dey.
À droite, le réseau routier avec le projet d'aménagement de la baie.
Cadrage de 1 km².
Source : élaboration de l'auteur.

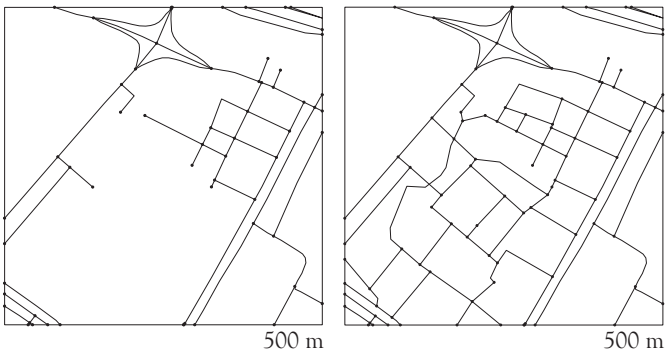


Figure 61 : à gauche, le réseau routier actuel au niveau des abattoirs.
À droite, le réseau routier avec ouverture des abattoirs.
Source : élaboration de l'auteur.

6.4.1. Le potentiel de liaisons et de connectivité

La lecture combinée de la connectivité et du potentiel foncier, exposée dans ce chapitre, permet d'identifier un premier élément sur lequel peut se reposer le projet de ville recherché pour Alger. Comme nous l'avons déjà vu, un nombre important de quartiers ont une faible connectivité, due au manque de liens et de connexions à petite échelle. En parallèle, ces quartiers disposent d'un potentiel foncier important. Ce dernier offre plusieurs configurations. Celles qui nous intéressent ici sont celles des terrains de grandes tailles et celles du foncier invisible. En réorganisant ce foncier potentiel, il est possible d'augmenter la connectivité de certains quartiers. Il est possible de dire que le potentiel foncier disponible sur le territoire algérois est un élément clé pour compenser son manque de connectivité. Il est la clé pour la production d'une ville connectée.

Pour illustrer la question, nous proposons de prendre deux exemples, à Hussein Dey et au Ruisseau. Le premier cas est celui des vastes terrains disponibles

au nord du quartier à Hussein Dey. Le plan stratégique envisage l'utilisation de ces terrains pour l'aménagement de la baie et la densification le long de cette dernière. Si nous appliquons simplement les premières images produites par le plan stratégique, qui propose de morceler ces vastes terrains en produisant de petits îlots (figure 59), nous pouvons observer une augmentation flagrante du niveau de connectivité à l'échelle du quartier (figure 60). Les valeurs du nombre cyclomatique et de l'indicateur de connectivité passent respectivement de 48 et 153 à 54 et 172. En plus de cette évolution, il est possible d'augmenter cette connectivité en améliorant la connectivité entre les parties nord et sud.

Dans le second cas, il s'agit de l'îlot des abattoirs au niveau du quartier du Ruisseau. L'îlot est imperméable et ne permet pas de connectivité vers l'intérieur du fait de la fermeture des abattoirs. De plus, l'îlot contient un nombre important de foncier invisible sous forme de friches industrielles ou autre. Nous proposons ici d'ouvrir simplement l'accès aux abattoirs en envisageant un changement d'activité. Les voiries déjà existantes au sein même des installations actuelles permettent d'augmenter la connectivité de manière significative (figure 61). En y rajoutant le morcellement de certaines parcelles expropriées, nous retrouvons, pour le cadrage de 500 m des abattoirs, des valeurs d'indicateurs passants de 4 à 16 pour le nombre cyclomatique et de 61 à 95 pour l'indicateur de connectivité de la trame.

6.4.2. La dynamique des flux

Le second point est lié à la dynamique engendrée par les flux de circulation. La présence de flux piétons importants permet, dans un nombre important de cas, de développer les quartiers traversés par ces flux. Ils engendrent des dynamiques importantes, notamment au niveau économique. Le commerce s'y développe de manière considérable en s'adaptant aux besoins. En général, l'arrivée du tramway dans un quartier développe uniquement le front bâti qui longe la ligne. L'intérieur des quartiers est très peu touché par ce changement. C'est le cas par exemple au niveau de la cité des 300 logements de Bab Ezzouar 5 juillet. L'arrivée du tramway a permis de réaménager les trottoirs et d'encourager le développement des commerces déjà présents.

Dans les cas où le tramway s'implante au cœur de flux existants, il renforce les dynamiques en place et crée des flux supplémentaires. Lorsque ces derniers permettent de connecter une station à un équipement situé au cœur d'un quartier par exemple, ce flux permet le développement du quartier dans son épaisseur. Ce n'est plus uniquement la façade principale qui se développe, mais également les rues intérieures. C'est notamment le cas au niveau de la station Bab Ezzouar le pont, avec le quartier de Boushaki (photo 36). Il est au cœur du mouvement piéton généré par plusieurs éléments. Premièrement, l'arrêt

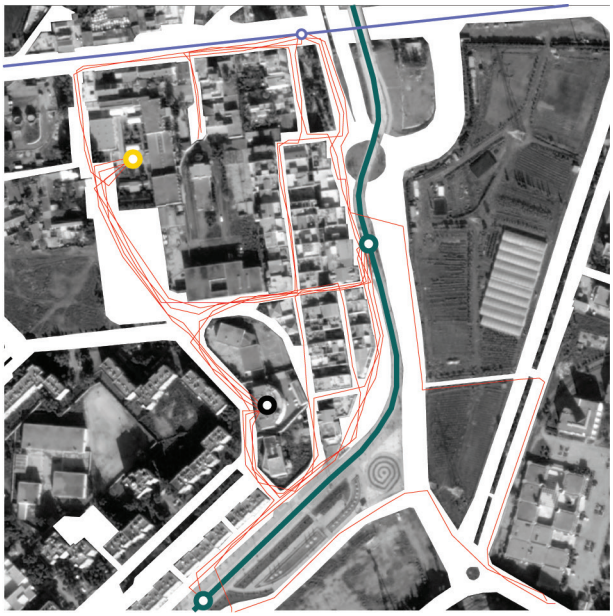


Photo 36 : développement commercial à l'intérieur du quartier Boushaki.
Source : photographie de l'auteur, 2012.

de bus situé sous le pont de Bab Ezzouar, qui permet aux bus locaux et interwilaya de s'y arrêter en déversant un flux piéton important. Deuxièmement, la daïra de Dar El Baïda et la commune de Bab Ezzouar qui constituent des centralités attirant un nombre important de citoyens. Enfin, la station de tramway qui renforce ces flux et en crée de nouveau (figure 62).

Ces trois principaux éléments génèrent entre eux des déplacements piétons importants. Ils permettent à Boushaki de se développer sur le plan commercial. Comme nous l'avons déjà vu, nous retrouvons un nombre important de commerces divers : des cafés et restaurants pour les personnes de passage ; des hôtels pour les personnes venant en bus d'autres wilayas ; des photocopieurs et taxiphones pour les personnes venant à l'administration ; quelques écoles de formations ainsi que d'autres commerces de proximité. L'adhérence du tramway est optimale dans cette configuration précise, car il s'intègre à la dynamique du quartier. L'adhérence pourrait, néanmoins, être renforcée par de meilleurs aménagements qui accompagneraient les flux piétons dans leurs différents parcours à partir de la station de tramway. Ce flux existant et la dynamique qui en découle constituent des points d'accroche à d'éventuels projets. Ils constituent également un modèle pour développer certains quartiers en créant des flux et des connexions entre des stations de tramway, par exemple, et des centralités existantes ou à créer.

Figure 62 : flux générés autour de Boushaki.
Source : élaboration de l'auteur.



6.4.3. La forme de la rue ou la rue comme forme

Il a été exposé dans les points précédents que, parmi les différentes configurations du bâti rencontrées le long du tramway, celles qui offrent un front bâti sont les plus dynamiques et sont celles auxquelles la configuration linéaire du tramway adhère le mieux. L'apport de l'aménagement de l'espace public entre les stations améliore la qualité des liaisons entre ces dernières. Le commerce et la vie de quartier s'y développent considérablement. La seule condition de ce développement est visiblement la disponibilité d'espaces publics suffisants. Les contre-exemples de la réussite de cette configuration sont le côté nord de l'avenue Tripoli et le front bâti de Cinq Maisons. Dans les deux cas, le tramway a réduit l'espace public et n'a pas permis de relancer des commerces, malgré l'arrivée du tramway et la configuration en forme de rue.

Cette configuration permet en effet de construire de meilleures liaisons entre les stations, mais n'apporte rien à la connexion des stations à l'épaisseur des quartiers. Cela dit, les configurations en forme de rue constituent des éléments qui permettent de donner des indices sur les futures configurations qui permettraient de renforcer l'adhérence du tramway aux formes urbaines et au territoire de la ville.

6.4.4. L'espace public comme support à l'accroche du tramway au territoire

Dans le chapitre précédent, il a été exposé que le tramway a produit très peu d'espaces publics et que ceux qui ont été produits sont déconnectés du tissu existant. Aussi, l'espace public qui borde le passage du tramway ne s'accroche que très peu aux espaces publics déjà existants. L'un des exemples les plus représentatifs est la place centrale de Bordj El Kiffan. Bien que clôturée, cette place s'inscrivait dans le tissu existant et permettait la continuité visuelle de certaines ruelles et certains flux piétons. Cette place a été isolée avec la création de la station Bordj El Kiffan centre qui interrompt les continuités et crée une barrière entre l'espace public du tramway et la place (figure 63).

En dehors de ce type de configurations les plus fréquemment rencontrées dans l'analyse, nous retrouvons une exception qui est celle de la place de la mosquée de Tripoli. Le tramway y a élargi l'espace public de son passage pour inclure la place en question. Les quais de la station Tripoli mosquée se situent au même niveau que la place et en font partie intégrante (photo 37). Cette configuration

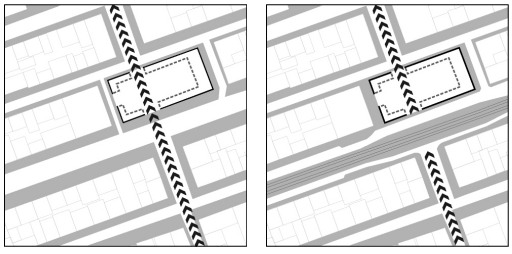


Figure 63 : transformation de la place centrale de Bordj El Kiffan avec l'arrivée du tramway.
Source : élaboration de l'auteur.



Photo 37 : vue sur l'espace public au niveau de la station *Tripoli mosquée*.
Source : photographie de l'auteur, 2012.

indique la possibilité aujourd'hui d'une meilleure accroche du tramway au tissu existant. Il suffit pour cela de dépasser les limites linéaires imposées par le projet et de s'accrocher aux rugosités de la ville. Cette accroche permettrait, comme nous le verrons dans les chapitres suivants, une meilleure adhérence du tramway.

6.4.5. Le relais des acteurs locaux

En restant sur la question de l'espace public, nous pouvons citer de nouveau la place Famille Chamlal à l'entrée de l'avenue Tripoli, sous le pont de La Farge. Elle montre le renforcement de l'adhérence du tramway, non pas par l'accroche à un espace public existant, ni par la création d'un nouvel espace par le tramway, mais par l'aménagement d'un espace résiduel, transformé en placette. Comme nous l'avons vu, elle a été réalisée par la commune de Hussein Dey, sans avoir de lien avec le projet de tramway. Pourtant, elle occupe une rugosité dans le territoire et assure un lien entre le tramway et le quartier. Cette même commune de Hussein Dey a également profité des aménagements du tramway pour entamer un renouvellement des revêtements et des aménagements des rues parallèles au tramway (photo 38). Elle y utilise les mêmes revêtements utilisés pour l'aménagement du tramway.

Cette réalité montre la possibilité de construire un projet de ville et une continuité cohérente à partir du tramway. Elle montre également la possibilité de continuité et de cohérence des actions venant de différents acteurs. Il est possible que des acteurs locaux prennent le relais de productions à l'échelle de la ville et réalisées par des acteurs centralisés.

6.5. Le récit du tramway

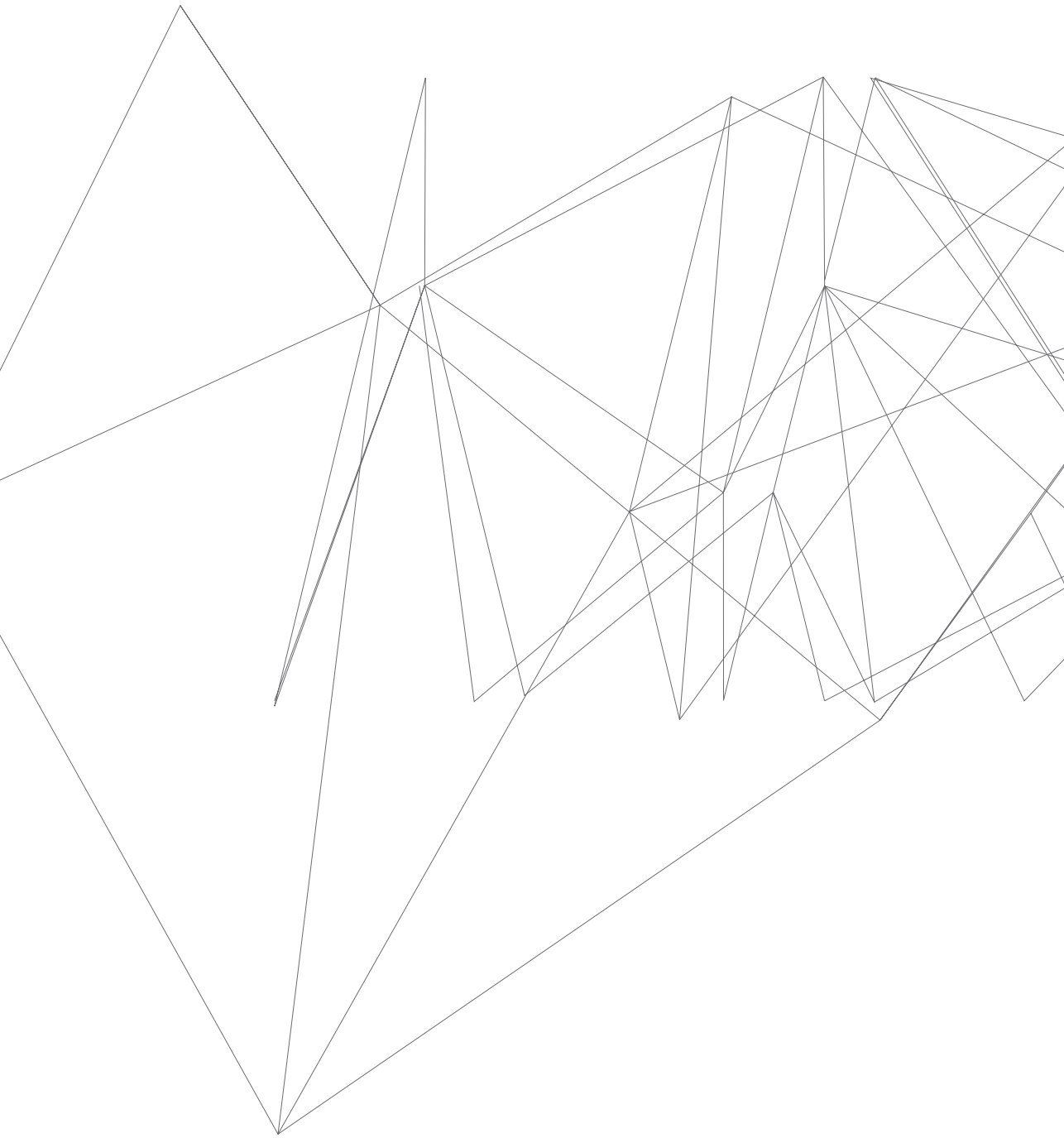
À travers les analyses de terrain présentées dans les deux derniers chapitres, nous avons tenté de lire le récit du tramway et de la ville en train de se faire. Nous avons commencé par décrire le récit urbanistique du tramway tel que conçu de par le monde d'une part, et tel qu'il a été conçu et réalisé à Alger d'autre part. Nous avons vu qu'à Alger, le tramway a été pensé et conçu comme une simple infrastructure de transport censée déplacer la population d'un point A à un point B. Il n'a pas été pensé comme cela ce fait de par le monde dans une logique de renouvellement urbain, de fabrication de continuités spatiales, de désenclavement, etc.



Photo 38 : aménagement des rues de Hussein Dey perpendiculairement au tramway.
Source : photographie de l'auteur, 2012.

Le tramway d'Alger tel que réalisé aujourd'hui, constitue, sur une bonne partie de son passage, un fragment isolé du reste de la ville. Il impose un dispositif à double voie protégé et sécurisé comme une sorte de tube qui traverse la ville. Tel a été le récit urbanistique du tramway tel que porté par le ministère des Transports.

En l'observant de plus près, nous nous sommes rendu compte que malgré cette fragmentation apparente du territoire, il y a des liens et des connexions qui se mettent en place. Il y a, malgré le cloisonnement sectoriel et institutionnel, des enchevêtrements dans les pratiques et entre les formes produites. L'enchevêtrement des différentes logiques de production urbaine et des récits urbanistiques créent malgré tout des continuités et des sortes d'hybridation entre les modèles et les récits à l'œuvre. De ce fait, le récit du tramway n'est pas uniquement un récit de fragmentation et d'isolation. De par la réalité rencontrée sur le terrain, le tramway d'Alger est potentiellement porteur d'un autre récit urbanistique. Celui de la production d'un espace public à même de fabriquer de l'enchevêtrement et de la continuité.



TROISIÈME PARTIE :
VERS UN NOUVEAU RÉCIT ALGÉROIS DU FUTUR

VII. LA MÉDIATION URBANISTIQUE COMME MÉTHODE DE MISE EN INTRIGUE

La présente thèse part, comme nous l'avons vu en introduction et dans la première partie, de deux constats réalisés sur la ville d'Alger. Le premier est celui de la fragmentation du territoire et de l'éclatement des formes urbaines. Le second est celui de l'échec de l'urbanisme en tant qu'action publique à réguler le jeu d'acteur et à concrétiser un projet de ville qui puisse se maintenir dans la durée et qui puisse établir la concordance entre les temps, les acteurs et les échelles du territoire.

Dans la première partie de cette thèse, nous avons montré, à travers une lecture rétrospective, que les récits urbanistiques et les logiques de production urbaine postindépendance ont été ceux d'une organisation sectorielle et d'une certaine fragmentation spatiale. Dans la seconde partie, nous avons montré, à travers la lecture du présent, que le récit urbanistique du tramway d'Alger est également porteur d'une certaine fragmentation spatiale. En effet, le tramway s'isole des quartiers qu'il traverse. Il est pensé comme un tube servant à connecter des parties éloignées du territoire et simplement à déplacer la population à l'échelle métropolitaine. Pourtant, la réalité de la ville en train de se faire et son récit urbain, tel que nous avons essayé de le décrire dans les deux précédents chapitres, montrent qu'à côté de cette fragmentation spatiale bien existante, il y a des continuités qui se mettent en place. Il y a un enchevêtrement des différentes logiques de production urbaine qui participent ensemble à l'écriture du récit d'Alger.

En nous basant sur cette réalité qui relativise le premier constat, nous nous demandons s'il n'est pas possible de construire l'intrigue du récit du futur d'Alger sur autre chose que cette idée de la fragmentation, qui reste malgré tout la tendance actuelle, notamment de l'urbanisme officiel. Ne pourrait-elle pas, plutôt, se construire sur les idées de l'enchevêtrement, de l'hybridation et de la continuité que nous avons rencontrés dans la réalité sous forme de signaux faibles ?

Dans le chapitre 4, nous exposions la méthodologie d'analyse et de lecture des récits du présent. Dans ce qui suit, il est question de présenter les éléments sur lesquels se base la mise en intrigue de notre récit algérois du futur.

7.1. Le choix de l'intrigue

Nous avons montré au chapitre II, que, face à la réalité et la complexité des villes contemporaines, plusieurs récits portants différentes intrigues peuvent apparaître. Ces récits se construisent, comme nous l'évoquions, sur un double processus de lecture et d'écriture dont André Corboz fait état dans son article *« La description : entre lecture et écriture »*. Pour lui, *« il ne peut y avoir de description du territoire sans une idée du territoire »* (Corboz, 2001a). Cette description dépasserait la simple lecture et nous projetterait déjà, comme l'évoque Paola Vigano, dans le futur (Viganò, 2012). Pour faire bon usage de la description, il faudrait, semble-t-il, accepter le fait que *« tout acte de description est une tentative de reconstruction logique du monde et procède par des déconstructions, des effacements, des mises en relief »* (Viganò, 2012, p. 171). *« L'opération descriptive change la nature de l'objet, puisqu'elle en donne une équivalence métalinguistique.* [...] [D] *écrire consiste à (re) construire l'objet en ex-nono après l'avoir déconstruit au moyen de l'analyse descriptive elle-même. La description est le lieu de conversion entre le réel brut – là-bas, dans la "nature '– et le projet, lequel reste longtemps un être purement mental »* (Corboz, 2001a). Cette construction mentale, qui fait qu'en décrivant, nous nous construisons une idée de ce que nous observons, dépend souvent de l'horizon d'attente et de la culture du sujet. Pour illustrer et expliquer respectivement ces deux notions, André Corboz nous dit ceci : *« Platon observe le Soleil qui se lève, tandis que Galilée perçoit la rotation de la Terre »*, et à propos de la culture : *« quand le Vénitien Pietro Coppo, en 1528, publie sa carte du monde, il le représente comme une poussière d'îlots, comme si Venise était le modèle de l'univers »* (Corboz, 2001a). La description est donc, non seulement subjective, mais est également un processus mental qui implique lecture et écriture de l'objet décrit. La description du territoire implique la compréhension de sa nature présente en fonction d'une visée sur l'avenir et sur sa modification. La description des aptitudes d'un territoire par rapport à une intervention, par exemple, dépend inévitablement du projet lui-même. Il n'est possible de lire les capacités d'un territoire qu'en fonction de ce que l'on veut y écrire, ce qui nécessite des ajustements réciproques (Corboz, 2001a). Dit autrement, *« c'est dans l'acte de description que se structure une hypothèse de possibilité relative à un milieu défini »* (Viganò, 2012, p. 133).

En urbanisme et en planification, la description part d'un objet matériel pour construire un objet scientifique sur lequel travailler. Il faudrait dans ce cas que la description soit compatible avec le projet. Cependant, les choses se compliquent du moment qu'il existe deux types de description : *« la description initiale, qui prend connaissance de l'objet matériel, donc du lieu, et celle de la fin postérieure à l'élaboration du projet, qui comme le dit Bernardo Secchi, "consiste avant tout à rendre un verdict". Le projet a donc transformé les informations de la première phase* [...] [L] *a description initiale est instrumentale : elle sert à fonder le projet ; la seconde est rhétorique (au sens technique et non péjoratif du terme) : elle sert à le communiquer »* (Corboz, 2001a).

Pour Bernardo Secchi et Paola Vigano, l'urbanisme est une forme de description technique d'un futur possible. Le projet y est considéré comme une des stratégies cognitives des territoires et des sociétés contemporaines. De par son aptitude à décrire, le projet y est vu comme un moment d'interprétation de la ville et de ses transformations (Secchi, 2006; Viganò, 2012). Il décrit la forme du territoire, *« ses ondoiements, ses vallées et ses crêtes »*. C'est une description *« non-mimétique »* comme aime à le « décrire » Paola Vigano. *« Le projet est une forme particulière de description : il identifie des situations et établit des relations avec elles ; il s'y adapte en utilisant les anomalies, les discontinuités, les différences ; il s'interroge sur la présence de structures d'ordre sous-jacentes, utilise des répétitions, devine des règles préexistantes. La description ne se réduit pas à une définition, elle confère une individualité à chaque lieu »* (Viganò, 2012, p. 14). Elle nous explique également que les projets qui décrivent ne nient pas les caractéristiques structurelles de l'espace ni ne prétendent les transformer. Ils sont descriptifs par l'accentuation de ces mêmes caractéristiques physiques.

Les deux récits de la complexité que nous avons identifiés dans le second chapitre, celui de la complexité par l'objet et celui de la complexité par l'espace public, décrivent tous deux les territoires des villes contemporaines tout en écrivant un récit du futur. En partant du constat apparent de la fragmentation spatiale, ces deux récits interprètent différemment les phénomènes à l'œuvre et construisent deux intrigues distinctes. Ces deux récits urbanistiques se croisent dans le récit urbain des villes d'une part, et dans le récit urbanistique de la ville durable d'autre part. Ce dernier fabrique, comme nous l'avons vu, tantôt des objets isolés comme des fragments, tantôt des continuités.

À partir du récit du tramway que nous avons tenté de lire et de décrire, nous proposons à présent d'écrire un récit du futur qui se base sur la réalité des phénomènes en présence. Cette description de la réalité est nourrie par les faits suivants : le potentiel de liaison du tramway, son apport en termes d'espaces publics ainsi que son potentiel de structuration nouvelle du territoire, nous mènent plus à un positionnement par rapport à l'intrigue de la complexité par l'espace public. Malgré la tendance lourde de la fragmentation, les analyses de terrain ont permis de mettre en lumière les signaux faibles d'une autre organisation spatiale, sociale et du jeu d'acteur. La ville semble construire naturellement une certaine complexité à l'intérieur même de certains fragments du territoire. Des continuités spatiales et sociales s'établissent presque naturellement malgré la fragmentation.

De ce fait, notre description du tramway et de son récit s'inscrit entre lecture et écriture. Le récit du futur que nous recherchons s'inscrirait dans cette volonté d'instituer l'espace public comme médiation, ou fabricant de liens, et comme projet. Sa particularité est : premièrement de se baser non pas sur les

tendances de l'urbanisme algérois et de ces grands récits officiels, mais sur des dynamiques moins visibles, mais qui sont porteuses d'un autre projet de ville. Deuxièmement, notre récit du futur du tramway s'inscrit dans une démarche *ex-post*. Le tramway est déjà réalisé, mais n'a pas été pensé comme un projet de ville intégrant l'ensemble des quartiers qu'il traverse. Comment donc rouvrir, aujourd'hui, le dossier du tramway, sans forcément en faire le procès, et l'inscrire dans un projet de ville qui fabrique de la continuité ?

7.2. La construction du futur et la question du temps

La recherche des conditions d'élaboration de notre récit urbanistique du futur nous invite à la problématisation du futur lui-même et de la manière de le percevoir. La complexité des phénomènes urbains contemporains et la multiplication des récits sur la ville réduisent les certitudes face à l'avenir, bouleversent les manières d'appréhender le futur et donc de le concevoir. En effet, depuis plusieurs années, les certitudes de la planification issues du mouvement moderne sont remises en question avec l'apparition des théories de la complexité et de nouvelles approches liées au projet urbain et à la pensée faible. Situer le futur n'est plus une chose évidente et entraîne une série de remises en cause des outils et méthodes liés à différents domaines et particulièrement à celui de l'urbanisme.

Les changements encourus ces quatre dernières décennies poussent les réflexions sur le monde d'aujourd'hui à reconsidérer certains acquis et paradigmes issus de la modernité. La multiplication des visions du monde, la multiplication des acteurs, le bouleversement des jeux de pouvoir, l'augmentation des vitesses, des réseaux et de la communication sont autant de facteurs qui réorganisent notre perception du monde ainsi que celle des sciences et des savoirs qui l'étudient. La rationalité issue de la modernité est au cœur de ces bouleversements. Elle a été remise en question par trois avancées scientifiques majeures qui sont les suivantes : les théories des jeux et des choix limités qui ont mis en évidence que les moyens disponibles pour atteindre une fin pouvaient être multiples dans des situations dites incertaines ; les sciences cognitives qui ont permis de montrer les possibilités de rendre compte des mécanismes de la pensée ; enfin les théories de la complexité, qui à partir des réflexions mathématiques et physiques sur le hasard et le chaos, sur les fractales, sur les bifurcations et sur l'auto-organisation, permettent de repenser les formes de représentations et de modélisations du monde dans lequel nous vivons (Ascher, 2001). Ces théories de la complexité sont à l'origine d'un apport considérable dans la compréhension et l'explication des systèmes dits « complexes ». Il a été démontré à travers la thermodynamique, la chimie-physique et la météorologie que l'équilibre d'un système peut être perturbé à n'importe quel moment par des *bifurcations* diverses qui changent le cours des évènements (Godet, 2007 b). Par conséquent, il devient impossible

de comprendre complètement le fonctionnement d'un système complexe ni de prévoir son évolution. Ces avancées scientifiques ont un impact sur la manière de voir la société. Elles permettent à certains auteurs de décrire la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui en utilisant la métaphore du *« champ aveugle »*. Ce dernier implique le fait que *« nous ne "voyons '– ni comprenons – pas encore très bien ce qui se passe aujourd'hui »*, et encore moins ce qui se passera demain (Tranda-Pittion, 2011, p. 43). Cette incertitude face à l'avenir est étroitement liée à une notion bien contemporaine qui est celle du risque[1], et qui est elle-même liée à celle de la peur de l'avenir et de sa non-maîtrise (Viganò, 2012). Les risques sont multiples et ils sont liés à une volonté toujours croissante de sécurisation physique, économique, sociale ou familiale, et à *« la croissance des incertitudes de toute sorte et à l'ambition toujours plus grande de réaliser des projets, de mettre en œuvre des stratégies, de maîtriser l'avenir »* (Ascher, 2001, p. 93). Cette préoccupation par rapport au risque croît, comme l'explique Ascher, avec le processus de modernisation *« parce que les dangers et la connaissance que l'on peut en avoir augmentent »* (Ascher, 2001, p. 34). Les risques sont également la source des réflexions contemporaines en matière de développement durable, qui ont pour principale visée le fait de faire face aux risques naturels et climatiques.

Ce *« champ aveugle »* face auquel nous nous trouverions, qui ne nous permet pas de percevoir l'avenir, ne signifie pas qu'il n'existe pas de solutions aux problèmes posés par le monde contemporain ni d'actions possibles sur le présent pour construire le futur (Tranda-Pittion, 2011). Comme l'explique Yves Chalas *« [c]e n'est pas l'absence de choix qui complique tout, c'est au contraire le trop grand nombre de choix. Face à une question, à un problème, il n'y a pas un ou deux choix qui se présentent et une ou deux alternatives, mais, comme le reconnaissent les acteurs, une multitude complexe de choix et d'alternatives tous et toutes possibles »* (Chalas, 1998, p. 208).

Dans cette réalité, la difficulté supplémentaire de l'urbaniste est qu'il doit, pour envisager l'avenir et agir sur le présent, obtenir, plus que n'importe quel autre chercheur ou concepteur, *« l'approbation d'une multiplicité de sujets individuels ou collectifs agissant à l'intérieur d'espaces sociaux différents, dotés de pouvoir et mus par des intérêts, des aspirations, des imaginaires, des styles de pensée et de comportement très différents, voire opposés »* (Secchi, 2006, p. 41). Ceci accroît la complexité de l'action urbaine et de sa concrétisation sur le temps long. Dans ce contexte, la décision et l'action publiques doivent trouver un équilibre entre l'intérêt collectif et la prise en compte des avis et de l'intérêt de chacun des acteurs agissant sur le territoire. La figure de la continuité issue de la modernité, où le futur n'est que le prolongement du passé et du présent dans un cheminement linéaire, n'est plus d'actualité dans un monde complexe fait de fragmentation, de multiplicité et de diversité (Secchi, 2006).

[1] *« Le risque est un danger éventuel plus ou moins prévisible et mesurable. Un risque peut être potentiel (hypothétique) ou avéré »* (Ascher, 2001, p. 33).

L'évolution des villes contemporaines et la manière de décrire la réalité des territoires urbains font évoluer, et de manière constante, le rapport de l'urbanisme, en tant que discipline, à la construction de l'avenir. Les démarches classiques d'élaboration des politiques publiques en général, et celles liées à la ville en particulier, semblent ne plus correspondre à la réalité dans laquelle nous évoluons. De toute évidence, les démarches linéaires en trois temps, préparation technique, puis décision politique et enfin application technique de la décision prise, ne sont plus efficientes pour l'action publique sur la ville contemporaine (Tranda-Pittion, 2011). Les certitudes de la modernité, qui ont donné naissance à la planification et à des procédures linéaires et machinales, ne sont plus adaptées à un monde complexe et en mouvement. Ce dernier a vu naître une multitude d'éléments nouveaux qui interfèrent dans la pratique de l'urbanisme et plus largement dans la gouvernance des villes.

En Algérie, ces évolutions concernent notamment l'apparition de nouveaux acteurs privés porteurs de nouvelles logiques de production de la ville. Ces derniers butent contre le système de planification publique qui trouve des difficultés à se renouveler. Malgré les tentatives de décentralisation de l'action publique, la plupart des interventions urbaines sont centralisées par secteurs qui, comme nous l'évoquions précédemment, n'entretiennent souvent pas de liens entre eux.

Que ce soit à Alger ou ailleurs, les nouvelles configurations des contextes urbains contemporains rendent la construction du futur de plus en plus complexe. Les acquis de la modernité, où le futur peut se construire sur la base du prolongement du présent et du passé, où les mêmes configurations initiales produisent les mêmes résultats finaux, et où l'ensemble des paramètres liés à une procédure est connu d'avance, ne sont plus d'actualité dans le monde actuel. Le futur n'est plus unique, mais multiple. Les mêmes projets et processus, pour y arriver, peuvent produire plusieurs futurs en fonction des bifurcations rencontrées lors du cheminement vers l'avenir. Aussi, les possibilités techniques et organisationnelles actuelles ouvrent plus largement le champ des possibles et nous offrent une multitude de choix face au futur (Ascher, 2001 ; Godet, 2007 ; Tranda-Pittion, 2011).

La manière d'appréhender l'avenir dépend de plusieurs paramètres qui peuvent être liés au contexte, aux personnes et aux groupes qui s'en préoccupent, à leurs visions du monde, voire à leurs idéologies, aux moyens disponibles, aux fins souhaitées, etc. Malgré la richesse des paramètres qui interviennent dans la définition du futur, il est possible d'identifier trois attitudes face à l'avenir qui définissent la manière d'agencer et de gérer les différents paramètres. La première est une attitude passive qui considère que face à l'imprévisibilité, à l'incertitude de l'avenir et à la complexité des phénomènes contemporains,

il n'est pas possible de prévoir ni d'agir sur le futur. Cette attitude est une sorte de fatalisme qui laisse les choses arriver en en subissant passivement les conséquences. La seconde attitude est adaptative, elle admet le déterminisme de l'avenir, mais tente de prévoir les configurations possibles pour mieux réagir et ne pas les subir, elle est précative et réactive. La dernière attitude est volontariste, elle tente d'agir et de modifier l'avenir en fonction du souhaitable, elle est proactive (Godet, 2007 b). Ces différentes attitudes influencent, comme nous allons le voir, la pensée urbanistique et la manière d'envisager la construction du futur du territoire et de la ville.

7.2.1. De la planification au projet urbain

L'écriture des récits urbanistiques du futur est passée depuis quelques années de démarches de planification à des démarches de projet urbain. « La planification est, au sens littéral, l'action de faire un plan [...]. *Planifier, c'est établir le programme d'ensemble du développement d'un pays* » (Massé, 2008 b, p. 197) ou de n'importe quel territoire (ville, région, ou autre). La planification est tournée vers l'action et donc vers une finalité, elle dépend en ce sens des moyens disponibles pour y arriver. Elle élabore une procédure qui doit lui permettre, en fonction des moyens disponibles, d'arriver à la finalité voulue selon un cheminement linéaire. Elle permet de planifier à long terme les différentes actions d'un pays, d'une entreprise, d'une collectivité, ou d'un individu. Planification et modernisation sont étroitement liées. C'est à partir de la recherche de la modernité, à travers les processus dynamiques de modernisation, que la planification prend vie dans le but de construire le changement. Elle domine la pensée occidentale du milieu du XX^{e} siècle, et influence fortement les processus de développement et de modernisation dans les pays dits du « Sud ». En effet, la modernisation y est vue comme un processus linéaire ponctué d'étapes par lesquelles toute société doit passer pour rejoindre les sociétés dites « modernes ». La planification se concentre, dans ce cas, sur l'élaboration des processus permettant le passage d'une société à dominante traditionnelle (rurale et agraire) à une société à dominante moderne (urbaine et industrielle). C'est une vision du développement qui est profondément liée au territoire qui en subit les conséquences directes. « *Le territoire dont il est question est celui de l'État-Nation, considéré au Nord comme au Sud, comme l'acteur principal des politiques de modernisation* » (Peemans, 2000, p. 28).

La planification s'est longtemps basée sur l'élaboration de règles très précises, censées encadrer les changements voulus. Ainsi, l'élaboration des projets et l'action sur l'avenir pouvaient s'envisager comme le fonctionnement d'une machine dite « banale », dans laquelle l'introduction d'une série d'inputs définis permettrait d'avoir les outputs voulus. Le fonctionnement de la machine étant le même à chaque entrée, il était possible selon cette vision de contrôler le processus et d'avoir les mêmes éléments à la sortie. Le fonctionnement de

l'intérieur de la machine était connu d'avance. Plus tard, cette vision moderne du fonctionnement en machine s'est transformée avec les nouvelles données de la complexité. On s'est rendu compte que l'action sur le territoire fonctionnait plutôt comme une machine dite « non-banale », c'est-à-dire que l'introduction des mêmes inputs dans une machine peut donner des outputs complètement différents d'une opération à une autre. Le fonctionnement intérieur de la machine est variable, suivant plusieurs paramètres qui rendent la prévision de son fonctionnement impossible (Secchi, 2006). On a donc réalisé que la planification n'était pas suffisante pour une action efficiente et « maîtrisée » sur l'avenir, et que la maîtrise elle-même des processus de changement n'était pas possible. De plus, la planification a rencontré une série d'échecs qui ont renforcé sa remise en question. D'une part, les politiques de développement dans les pays du « Sud » n'ont pas réussi à produire l'effet escompté, à savoir rattraper les sociétés dites modernes. D'autre part, les diverses expériences de planification sur l'urbain ont montré que la planification n'était pas suffisante à la production de la ville au sens de la fabrication d'espaces permettant le *« vivre ensemble »* (Tranda-Pittion, 2011).

L'échec de la planification a poussé la réflexion du champ disciplinaire de l'urbanisme, au courant des années 1980, à repenser les outils du projet, en imaginant de nouvelles formes de plans et d'actions liées à la pratique urbanistique. Cette réflexion s'est accompagnée dès le début des années 1990 par une réflexion autour de l'identification et la reconstruction d'un nouvel objet de recherche : la ville contemporaine (Viganò, 2012). Cette dernière, comme nous l'avons vu, introduit une modification du rapport au territoire. Elle introduit une multitude d'éléments nouveaux dans le champ de la réflexion. Elle implique également une diversification des besoins de la ville et de ses usagers, que les nouvelles pratiques de l'urbanisme doivent prendre en charge. *« Dans un tel univers de plus en plus turbulent, la notion même de planification, en tant qu'objectif fixé a priori, devient inadaptée, car ce n'est pas l'objectif qui compte le plus – même s'il est indispensable – c'est la capacité à réagir et à s'adapter aux modifications de l'environnement qui est déterminante »* (Godet, 2007 b, p. 38). Pour Igor Ansoff, cité par Michel Godet, nous sommes passés de la planification au management stratégique. La stratégie, *« c'est envisager à l'avance toutes les ramifications du possible, c'est dresser la liste de toutes les situations élémentaires auxquelles on pourrait être confronté, et choisir dès l'origine la décision que l'on prendrait en face de chacune d'elles »* (Massé, 2008c, p. 107). Par conséquent, la planification se transforme progressivement en planification stratégique. L'attitude visant à instituer des normes qui établissent des obligations et des interdits tend à se réduire au profit du projet et de la stratégie.

De ce fait, l'action publique urbaine s'envisage, aujourd'hui, plus par *« des dynamiques de projets que par la mise en œuvre d'un programme, plus par des solutions*

ad hoc que par application de normes, plus par des consensus partiels que par de grands accords globaux » (Ascher, 2001). L'acteur public y est de plus en plus vu comme « un fabricant d'organisation » (Tranda-Pittion, 2011), qui permet de mettre autour de la table les différentes personnes concernées par l'aménagement d'un espace. La multiplication des acteurs, notamment la place de plus en plus grande de l'acteur privé, fait émerger l'idée de la nécessité d'une *« gouvernance urbaine »*, seule configuration, selon certains auteurs, capable de faire face aux nouvelles réalités du monde. Cette gouvernance urbaine peut être prise comme *« un mode de production et de régulation de la ville fondé sur le partenariat de projet public-privé, c'est-à-dire sur la négociation des opérations urbaines entre les représentants de la puissance publique et pour l'essentiel les acteurs économiques »* (Chalas, 1998, p. 205). La gouvernance urbaine permettrait, en ce sens, d'impliquer un large nombre d'acteurs dans les processus, en étant plus efficace. Elle permettrait un face-à-face direct entre le secteur public et le secteur privé en échappant, comme le dit Chalas *« aux lenteurs qu'imposent les méandres des médiations diverses, du juridisme inflationniste et des conflits sociaux »*. Elle permettrait selon lui de passer d'une culture du conflit à celle de la négociation. Par contre, Chalas nous met en garde contre les risques que peut engendrer la gouvernance. Il nous dit ceci : *« la gouvernance urbaine apparaîtrait comme un risque, comme une menace même pour la démocratie et la citoyenneté, l'intérêt public se verrait ramené à un intérêt catégoriel parmi d'autres dans le jeu de l'action négociée entre partenaires du public et du privé. Le risque d'une dégénérescence de la négociation en marchandage des intérêts publics se doublerait aussi du risque d'une dépolitisation de la vie locale, c'est-à-dire concrètement d'une confusion définitive entre démocratie et gestion, et d'un assujettissement des villes à la seule logique économique, tout cela au nom du réalisme, du pragmatisme et de l'efficacité »* (Chalas, 1998, p. 205).

La gouvernance urbaine et l'approche par le projet ne sont qu'une partie des *nouveaux principes de l'urbanisme*[2] et des nouvelles pratiques urbanistiques actuelles. Ce que François Ascher appelle le néo-urbanisme implique de nouveaux rapports à la production de la ville et à l'action sur l'avenir. Les plans et schémas, destinés à maîtriser le futur, évoluent vers des démarches plus réflexives, adaptées à une société complexe et à un avenir incertain. Le néo-urbanisme privilégie les objectifs, les performances à réaliser en laissant les acteurs trouver les modalités pour les réaliser. Il fixe donc moins de règles et laisse la liberté au cheminement vers les objectifs à atteindre. Ascher propose de résumer ce néo-urbanisme par une série de points, qui sont les suivants : *« Un urbanisme de dispositifs : il s'agit moins de faire des plans que de mettre en place des dispositifs qui les élaborent, les discutent, les négocient, les font évoluer ; un urbanisme réflexif : l'analyse ne vient plus avant la règle et le projet, mais elle est présente en permanence. La connaissance et l'information sont mobilisées avant, pendant et après l'action. Réciproquement, le projet devient aussi pleinement un instrument de connaissance et de*

[2] Les nouveaux principes de l'urbanisme est le titre de l'ouvrage de François Ascher : Ascher, 2001

négociation ; un urbanisme précautionneux, qui fait une place aux controverses, et qui se donne les moyens de prendre en compte les externalités et les exigences du développement durable ; un urbanisme concourant : la conception et la réalisation des projets résultent de l'intervention d'une multiplicité d'acteurs aux logiques différentes, et de la combinaison de leurs logiques ; un urbanisme réactif, flexible, négocié, en phase avec les dynamiques de la société ; un urbanisme multi-varié, fait d'éléments hybrides, de solutions multiples, de redondances, de différences ; un urbanisme stylistiquement ouvert qui, en émancipant le design urbain des idéologies urbanistiques et politico-culturelles, fait une place nouvelle aux choix formels et esthétiques ; un urbanisme multi-sensoriel, qui enrichit l'urbanité des lieux. » (Ascher, 2001, pp. 118-119).

De la diversité des approches contemporaines de l'urbanisme, Michèle Tranda-Pittion propose une classification en trois grandes postures. *« La première consiste à définir – par la règle ou la négociation – les limites de l'action : l'espace des possibles ainsi délimité reste "libre 'pour plus tard et/ou pour d'autres acteurs »*. La seconde posture consiste à *« privilégier la stratégie, en jouant avec les trajectoires multiples »*. En impliquant les acteurs à travers des lieux d'échanges, et des synthèses temporaires, elle travaille sur des « corridors de solutions ». La troisième posture est celle du projet urbain et/ou de territoire, qu'elle utilise pour rallier les acteurs et les fédérer (Tranda-Pittion, 2011). Le tableau suivant est un résumé de ces trois postures avec les auteurs de ces démarches, leur représentation de la ville et le registre de leurs actions.

Tableau 07 : synthèse des postures contemporaines de l'action urbanistique.
Source : Tranda-Pittion, 2011.

Mots clés	**Auteurs**	**Représentation de la ville**	**Registre d'Actions**
Bricolage Pensée faible	Sieverts Chalas	L'urbain fragmenté d'aujourd'hui est le reflet de notre civilisation, il s'agit d'accepter, toute autre attitude étant nostalgique.	Gérer au cas par cas, selon une vision pragmatique.
Plan de Régulation	Lacaze Bourdin	La ville est en mouvement constant, il est impossible de tout prévoir, mais il est nécessaire et important d'encadrer la production urbaine publique et privée.	Travailler sur le cadre et les limites de l'action (publique et privée) en laissant des marges de manœuvre pour les acteurs suivants
Décision making Stratégie Scénarios Projet urbain	Dupagne Motte Secchi, Ascher, Declève Devillers Panerai, Inagllina Magnaghi	La ville est en mouvement constant, travailler en stratégies/mode projet avec les acteurs concernés est la meilleure manière de produire la ville souhaitée.	Travailler le « projet urbain » dans la longue durée, à l'intérieur de « corridors de possibles ».

7.2.2. La prospective et la perception des futurs

Il apparaît clairement à ce stade de l'exposé que le monde contemporain, avec son accélération constante et ses multiplications de toute sorte, est de moins en moins prévisible. Il y est de plus en plus difficile de voir loin et d'extrapoler les tendances en place dans un prolongement du présent vers l'avenir. Le début des années 1950 a vu l'émergence d'une prise de conscience que les actions et les solutions envisagées pour le futur doivent tenir compte non seulement des circonstances antérieures et des conditions actuelles, mais également de celles toutes différentes qui existeront au moment où se développera l'action préparée. Aussi, nous sommes passés du lien simple de causalité entre fins et moyens, où pour arriver à une fin définie par des politiques par exemple, il est possible de construire les moyens techniques qui permettent d'y arriver, à une relation plus complexe de la causalité. Les concepts de causalité multiple et de finalité multiple, selon lesquels *« une même cause peut avoir plusieurs effets possibles »* et *« plusieurs sens (fins) sont possibles à l'histoire »* (Godet, 2007 b), apparaissent dans la réflexion sur l'avenir. Tous ces changements, combinés à l'échec de la planification, ont donné naissance à la prospective, terme que l'on doit à Gaston Berger dans la littérature francophone. La prospective se définit selon les mots de Gaston Berger comme *« une réflexion sur l'avenir, qui s'applique à en décrire les structures les plus générales et qui voudrait dégager les éléments d'une méthode applicable à notre monde en accélération [...] Elle ne vise pas à satisfaire notre curiosité, mais à rendre nos actes plus efficaces. Elle ne veut pas deviner, mais construire. Ce qu'elle préconise, c'est comme le dit fort justement M. Landucci, une "attitude pour l'action". Se tourner vers l'avenir au lieu de regarder le passé n'est donc pas simplement changer de spectacle, c'est passer du "voir" au "faire"* » (Berger, 2008, p. 159). La prospective est donc tournée vers l'action en essayant de voir loin, par l'anticipation des *« circonstances qui existeront au moment où se développeront les actions préparées aujourd'hui »* (Durance, 2008, p. 17). Elle refuse les deux extrêmes que nous avons vus précédemment, à savoir : la croyance aveugle en la planification et aux certitudes face à l'avenir, ainsi que le scepticisme paralysant selon lequel rien n'est possible de faire face à l'avenir (Massé, 2008c). Face à l'incertitude et à l'augmentation du risque dans les préoccupations des sociétés contemporaines, la prospective agit comme réducteur de risque. En portant le regard sur l'avenir lointain, elle tente d'évaluer les différents risques possibles et de proposer des possibilités d'action pour y faire face ou les éviter quand cela est possible.

Pour Paola Vigano, il existe deux façons de percevoir le futur. La première est l'avenir comme ce qui doit advenir, c'est donc le destin déjà performé qui nous attend. La seconde est l'avenir comme résultat de nos actions et de ce que nous serons en mesure de construire et d'accomplir (Viganò, 2012). Dans l'approche prospective, nous dit Pierre Durance, il s'agit de *« dégager non seulement ce qui peut arriver, mais ce que les hommes voudraient qu'il arrive. Elle ouvre ainsi la voie à*

une véritable construction de l'avenir. À quoi servirait de prévoir ce qui se passerait de toute manière ; l'important est de prévoir ce qui se passerait si l'homme ne fait rien pour changer le cours des choses. Ainsi, la prospective libère l'homme de la fatalité et provoque l'action » (Durance, 2008, p. 23).

Les tendances lourdes de la prospective

Pendant longtemps, la prospective s'est basée dans ses méthodes sur l'identification des tendances lourdes. Le passé y est utilisé pour dégager des permanences et des tendances, qui servent à forger des hypothèses, ou des règles opératoires, efficaces pour l'action. « *La tendance lourde est une évolution en marche, qui par sa force d'inertie dure plusieurs années. La tendance lourde s'appuie sur l'analyse statistique et/ou l'observation qui révèlent sur un temps suffisamment long selon les sujets une ligne continue* » (Cahen, 2011, p. 29). La tendance lourde rassure quant à l'avenir, car elle permet de réduire les risques, voire de les éliminer. En pratique, les tendances lourdes ont de fortes chances d'arriver, mais sans aucune certitude quant à l'apparition d'une bifurcation qui en changerait le cours. L'exemple le plus représentatif des tendances lourdes est celui des prévisions démographiques, qui en se basant sur les évolutions du passé, prolongent les données tendancielles et nous informent si la tendance est plus à la croissance démographique, au vieillissement de la population ou à son rajeunissement. Les projections démographiques restent néanmoins parmi les plus sûres des projections tendancielles.

L'idée derrière les tendances lourdes est qu'il serait possible, comme dans l'étude du passé à travers une série d'évènements marquants, d'étudier le futur par une série d'hypothèses traduisant le maintien d'une tendance, sa rupture ou le développement d'une tendance encore en germe (Godet, 2007a).

Scénarios et « futurs possibles »

L'un des objectifs principaux de la prospective est d'anticiper l'avenir pour mieux le transformer en agissant sur le présent. Parmi les outils les plus utilisés pour y arriver, celui des scénarios est sans aucun doute celui qui a le plus de succès. Son objectif est d'éclairer l'action à la lumière des futurs possibles ou futuribles. Ces derniers sont les différentes options visibles qui s'offrent à nous pour percevoir l'avenir. Ce sont, en quelque sorte, plusieurs hypothèses qui se basent sur d'autres outils pour être construites et souvent sur l'extrapolation des tendances. Les objectifs des scénarios sont les suivants : « *déceler quels sont les points à étudier en priorité (variables clés), en mettant en relation, par une analyse explicative globale la plus exhaustive possible, les variables caractérisant le système étudié ; déterminer, notamment à partir des variables clés, les acteurs fondamentaux, leurs stratégies, les moyens dont ils disposent pour faire aboutir leurs projets ; décrire,*

sous la forme de scénarios, l'évolution du système étudié compte tenu des évolutions les plus probables des variables clés, et à partir de jeux d'hypothèses sur le comportement des acteurs » (Godet, 2007a, pp. 114-115).

L'approche la plus classique des scénarios consiste à en identifier trois, qui sont : le scénario du *business as usual* (que se passerait-il si l'on ne fait rien et que l'on continue à fonctionner tel qu'on le fait ?), le scénario optimiste (que se passerait-il dans le meilleur des cas ?) et le scénario pessimiste (que se passerait-il dans le pire des cas ?). Cette démarche est très peu efficace, car elle conditionne les décideurs à choisir forcément le scénario le plus optimiste. Elle offre peu de choix à la décision.

Pour aider à construire le futur, Philippe Gabillet, cité par Michel Godet, établit une échelle des futurs. Elle consiste en *« une classification des futurs par ordre croissant d'incertitude et donc, de possibilité d'action. On part ainsi du "futur socle", celui des invariants, stable par nature, pour aller jusqu'au "futur aléatoire" totalement soumis au hasard, en passant par le "futur nécessaire", tendanciel et contingent. La dernière strate étant quant à elle consacrée au "futur libre", lieu où le sujet agissant peut exprimer sa marge de manœuvre »* (Godet, 2007a, p. 112). La construction des scénarios doit nécessairement avoir en vue l'échelle des futurs. Elle doit également prendre connaissance des ruptures possibles par rapport aux tendances et aux futurs eux-mêmes. Il y a les ruptures possibles, les ruptures probables, les ruptures improbables et les ruptures haïssables qu'il faut à tout prix éviter (Cahen, 2011). En élargissant le champ de vision et en offrant des choix multiples, la prospective offre des avenirs possibles dont dépendront les stratégies des acteurs et décideurs. Il existe en effet un lien direct, mis en évidence par Michel Godet, entre les attitudes face à l'avenir, le type de scénario et les stratégies privilégiées. Il le résume dans le tableau suivant :

Tableau 08 : lien entre les attitudes face à l'avenir, le type de scénario et les stratégies.
Source : Godet, 2007.

Attitude face à l'avenir	Types de scénarios privilégiés	Stratégies privilégiées
Passive	Pas de scénarios	Fil de l'eau
Réactive	Pas de scénarios	Adaptative
Préactive	Exploratoires	Préventive
Proactive	Anticipatifs	Volontariste

Les scénarios du projet urbain

L'étude du futur en l'interrogeant par une série d'hypothèses, qui permettent de le traiter et d'en discuter, est l'une des préoccupations de l'urbanisme et du projet urbanistique en particulier. Comme le scénario, le projet peut être vu comme une séquence cohérente de conjectures. Le projet comme scénario ou

les scénarios comme forme de projet permettent *« l'exploration des conséquences sur l'espace d'une chaîne hypothétique d'évènements, d'actions, de décisions, diversement distribuées dans le temps »*. Ils sont *« une exploration qui étudie les relations entre plusieurs hypothèses d'usages et de transformations de l'espace, leur possible coexistence plutôt que leur exclusion mutuelle »* (Viganò, 2012, p. 14). Cette vision du projet sur le territoire est au cœur des approches de Paola Vigano et de Bernardo Secchi. Ils considèrent le recours au scénario comme *« l'aboutissement d'une meilleure conscience, née de l'expérience, du manque de légitimité de certaines déductions (référence à l'urbanisme de la ville moderne) qui autrefois pouvaient sembler évidentes et de leur critique épistémologique toujours plus raffinée »* (Viganò, 2012, p. 205). Pour eux, l'apparition de nouvelles formes d'urbanisation et la complexité des phénomènes contemporains nécessitent d'analyser les conséquences de nos actions sur le futur par l'expérimentation des scénarios. Ils essayent, à travers le projet, d'avoir une vision prospective qui intègre, au-delà de la transformation physique du territoire, une réflexion globale sur la transformation de la société et des hommes.

Le lien entre scénario et projet peut être multiple. Premièrement, le projet peut lui-même se décliner sous forme de scénario en proposant plusieurs alternatives d'intervention sur l'espace. Deuxièmement, un même projet peut donner lieu à d'autres scénarios qui permettent l'évaluation d'une même action et d'en percevoir les différents impacts possibles.

7.2.3. La prospective du présent, le génie collectif et l'hybridation

La croissance en incertitude et la complexité toujours plus grande du monde contemporain entraînent, d'après Jean-Paul Bailly, une crise d'efficacité et d'adaptation aux changements qui impliquerait plusieurs désajustements : *« désajustement face à un monde caractérisé par une métamorphose du système d'acteurs, où se disjoignent, sous l'effet conjugué de la mondialisation et de la décentralisation, décisions d'ordre économique et décisions de nature politique ou sociale ; désajustement face au surgissement d'un nouveau contexte sociétal, où la société civile a pris le large par rapport à l'État et où les régulations spontanées ont joué plus rapidement que les régulations instituées »* (Bailly, 1999, p. 7). Ces métamorphoses, qui entraînent divers désajustements, sont identifiées par rapport au contexte français et européen, mais sont d'actualité ailleurs, notamment en Algérie. En effet, la mondialisation économique, la concentration urbaine, l'affaiblissement du rôle de l'État, le boom des technologies de l'information et de la communication et bien d'autres éléments sont des réalités qui touchent également Alger. Dans ce nouveau contexte, le mode de gouvernement des villes ainsi que la place et la force des décisions publiques sont remis en question. Il n'est plus possible, nous dit Edith Heurgon, de « gouverner » en exerçant une souveraineté sans partage au sein des collectivités locales, des États ou autre. Il serait donc urgent,

nous dit-elle, d'inventer de nouvelles formes de gouvernance plus proches des citoyens (Heurgon, 2003a). Pour ce faire, elle propose avec Jean-Paul Bailly, un renouvellement de la relation entre prospective et décision publique. « *Il s'agit de favoriser une prospective continue et interactive, apport de connaissance et gestion d'incertitude, stimulant un processus d'intelligence collective, capable d'identifier et d'expérimenter de nouvelles configurations adaptées à un environnement complexe, en changement rapide et permanent* » (Bailly, 1999, p. 129). Ce modèle conduirait à passer : « *d'une conception de la décision publique comme un choix opéré à un moment précis par la puissance publique, à la construction de décisions stratégiques inscrites dans la perspective de ce que certains appellent aujourd'hui "gouvernance" ; d'une conception de la prospective comme préparation "amont" de la décision à une prospective exercée en continu, accordant une large attention au présent, organisée de manière multipolaire et animée en réseau ; d'une conception de débat public encore formel et souvent très "aval", à des processus interactifs d'écoute, de dialogue, de délibération, d'évaluation, accompagnant dès l'amont la construction de la décision stratégique* » (Bailly, 1999, p. 130). Dans cette optique, Bailly et Heurgon transforment la prospective classique en prospective du présent. Elle serait selon eux en mesure de conjuguer l'action avec l'imprévisibilité de l'homme et la complexité du monde. Elle serait capable de capter des signaux faibles, de déceler les transformations déjà à l'œuvre dans la société (à l'aide de « palpeurs »), mais qui ne sont pas perçues par les experts et les décideurs. Elle permettrait de fournir un levier de changement « *permettant d'encourager les transformations souhaitées et de canaliser leur développement* ». Enfin, elle dépasserait le cloisonnement entre experts par l'association des populations innovatrices, grâce auxquelles des opérations à caractère démonstratif peuvent être montées pour jouer sur l'effet d'entraînement (Bailly, 1999 ; Heurgon, 2003a). La prospective du présent « *vise à faire paraître les socioprocessus à l'œuvre au plus près des personnes* ». Elle est attentive aux initiatives locales porteuses des « germes du futur souhaitable », dont l'identification dépend des signaux faibles et non des tendances lourdes comme c'est le cas de la prospective classique (Heurgon, 2003b).

Les signaux faibles peuvent servir de guides dans la construction de l'avenir, à condition de choisir les bons. Ils sont, en quelque sorte, les « germes du futur » parmi lesquels il faut identifier les souhaitables. Le futur est donc dans le présent à travers des éléments qui peuvent soit enclencher des dynamiques qui construiraient les tendances de demain, soit déclencher des bifurcations dans les tendances d'aujourd'hui. Le travail de la prospective du présent est d'identifier les signaux faibles qui aideraient à construire l'avenir souhaitable par un ensemble d'acteurs, dans un processus d'inventivité collective.

L'idée de l'inventivité est, comme nous l'avons déjà vu, au centre de la prospective. C'est encore plus le cas dans la prospective du présent, mais cette inventivité est une inventivité collective. Elle reconnaît l'inventivité des populations et, non

plus celle des experts uniquement. Elle tente de les identifier et de les canaliser autour de réflexions communes sur l'avenir. Elle vise à créer les synergies qui permettent de faire émerger les idées innovantes et de les faire porter par le « groupe ».

La prospective du présent ne remet pas totalement en question les démarches prospectives classiques. Elle les accepte tout en tentant d'accroître l'intelligence collective des acteurs, et d'accompagner leurs dynamiques. Elle ne fixe pas de solutions définitives élaborées par quelques-uns, mais constitue une construction collective. Elle permet de formuler les bonnes questions pour ouvrir le champ des possibles. Cela ne veut pas dire qu'elle construit, comme l'approche par scénario, des futurs possibles qui n'impliquent pas nécessairement l'adhésion de tous les acteurs. Il s'agit plutôt *« d'élaborer des diagnostics partagés, de manière, ensuite à imaginer et confronter des avenirs non seulement possibles, mais souhaitables, selon les convictions des uns et des autres, des avenirs auxquels, en définitive, adhère le plus grand nombre »* (Bailly, 1999, p. 9). Contrairement à l'idée de futur possible, où les fins dépendent des moyens disponibles pour y arriver, celle de futur souhaitable identifie les fins et se crée les moyens pour y parvenir. Ce qui importe dans la prospective du présent, ce n'est plus le scénario, mais le processus collectif qui permet de construire le futur souhaité.

La prospective du présent se présente donc comme un processus de conception et d'innovation en continu dont le temps d'action est le présent. Elle envisage la décision comme une action longue qui s'inscrit dans la dynamique de l'action collective, et non plus comme une conception souveraine d'un organisme, d'une collectivité ou d'un État. Elle envisage, de ce fait, une nouvelle relation entre la prospective et le pouvoir. Elle se voit alors *« assigner la tâche de produire des concepts, de construire des théories de l'action collective, de revisiter le présent à l'aide de cadres de pensée qui permettent de sortir des systèmes clos. C'est construire de nouvelles limites du savoir et en débattre collectivement. C'est faire évoluer la relation entre pouvoir et savoir »* (Heurgon, 2003a, p. 24). La prospective du présent, même si elle en est à ses débuts et qu'elle est souvent assimilée à la pensée faible, semble correspondre à la complexité des phénomènes contemporains et à la modernité dite réflexive, dans lesquelles le questionnement et la réflexion sont permanents à toutes les étapes des processus d'action. En ce sens, Edith Heurgon envisage la prospective du présent comme *« une démarche pour l'action réflexive »*. Elle reposerait, selon elle, sur un double engagement : *« un engagement intellectuel pour faire progresser la compréhension et la pensée dans un monde complexe, c'est-à-dire pour une pensée qui, aux oppositions binaires, serait capable de substituer un mode de raisonnement qui procéderait par composition, par articulation dynamique, par invention ; un engagement rationnel en faveur de l'innovation dans la mesure où une société qui n'innove pas est vouée au déclin, mais aussi de la reconnaissance et de la promotion de cette innovation, quels que soient le lieu et le temps où elle se manifeste* [...]

Dans cette optique, la prospective du présent aurait pour fonction, d'une part d'accroître et de fédérer les connaissances utiles pour l'action innovante, d'autre part, d'imaginer et d'animer des dispositifs, formels ou informels, favorisant les processus d'intelligence collective, enfin de reconnaître, de capitaliser et de diffuser leurs acquis en stimulant une culture de l'expérimentation et de l'innovation » (Heurgon, 2003 b, p. 303). En tant que processus réflexif visant l'action, la prospective du présent est revendiquée à la fois par Bailly et Heurgon comme un processus de recherche-action.

Vers la construction des « nous »

En parlant du monde contemporain et de la modernité réflexive, François Ascher nous dit que : *« les procédures d'identification et de formulation des problèmes, de négociation de leurs termes, prennent une importance croissante et décisive. La participation – sous des formes diverses – à ce processus, dès son initialisation, des habitants, des usagers, des riverains et de tous les acteurs concernés, devient essentielle. Il ne s'agit plus seulement de débattre entre des options différentes, d'améliorer les solutions proposées, mais de coproduire le cadre de référence et la formulation même des enjeux »* (Ascher, 2001, p. 110). C'est bien dans ces termes que la prospective du présent est envisagée par Edith Heurgon, en tant que processus de coproduction de l'avenir. Elle procède de manière contextuelle en enclenchant une démarche appropriée de co-construction d'un espace d'action réflexive avec les acteurs concernés. Elle passe de cette manière du savoir expert à la simulation de dynamiques d'intelligence collective. Cette dernière serait constituée de l'articulation des savoirs scientifiques et des connaissances empiriques du quotidien d'une part ; et de l'articulation des savoirs et des stratégies des acteurs au sein de processus de gouvernance démocratique d'autre part (Heurgon, 2003a).

Edith Heurgon, à travers le concept d'inventivité collective, défend l'idée que la prospective du présent aiderait à la construction des « nous », en tant que construit social. L'idée d'un *« nous qui invente »* impliquerait l'idée d'un futur différent qui ne pourrait se concevoir par *« simple extrapolation d'un passé cristallisé ou d'un présent à améliorer »* (Heurgon, 2003 b, p. 298). Heurgon utilise la formule de *« prospective des sujets collectifs »* pour décrire la prospective du présent. Elle l'oppose à une prospective qui serait celle du *« prince »* décideur. Dans cette vision, l'ensemble d'un territoire – les habitants les associations, les innovateurs, etc. – pensent et produisent collectivement les projets dans lesquels ils s'engagent. Le temps long du présent, considéré ici comme duratif, donnerait le recul et le temps nécessaires aux « nous » pour se construire.

7.3. La médiation comme mise en intrigue

Dans les points précédents, nous avons vu dans un premier temps que la planification tente d'agir sur l'avenir par le plan et la réglementation. Elle tente

de mener les acteurs vers un idéal en régulant leurs relations à travers une sorte de médiation par le droit. Nous avons ensuite exploré plusieurs approches contemporaines qui questionnent ce type de démarches. Nous avons exploré les approches par le projet d'une part, et la prospective du présent d'autre part. Le projet agit lui-même comme médiation, alors que la prospective du présent construit les liens entre les acteurs dans la durée. Elle tente de mener les acteurs vers des actions communes à travers une construction progressive des « nous ».

Si nous avons une idée de la manière de construire l'avenir en se basant sur « les germes d'un futur » en gestation, il nous reste à présent à définir les conditions de la médiation urbanistique. L'intrigue de notre récit du futur porte, comme nous l'avons déjà exposé, l'idée de l'espace public comme fabricant de liens spatiaux d'une part, et de lien entre les acteurs d'autre part. Pour faire de l'espace public un objet de médiation, il nous est indispensable d'en explorer les conditions.

7.3.1. Concepts, conditions et objets de la fabrication du lien

L'utilisation la plus commune du sens de la médiation est souvent liée à l'idée de conflit. Dans les différents types de médiation (familiale, juridique, sociale, etc.), l'élément central est la résolution du conflit ou son anticipation. C'est en effet un point important et un thème central dans tous les processus et expériences de médiation rapportés dans les différents domaines. Cependant, le concept a une portée beaucoup plus importante. Il couvre des situations complexes qui ne se résument pas toujours au conflit et à la confrontation entre les personnes ou groupes concernés. Parmi les définitions proposées par les différents auteurs ayant traité de la question, nous retenons la suivante : la médiation est un processus de construction du lien axé sur l'autonomie et la responsabilité des personnes concernées par des situations de *« rupture ou de séparation »* dans lequel un tiers, impartial, indépendant et qualifié, et sans pouvoir de décision – le médiateur – favorise leur communication et la gestion de leur conflit à travers l'organisation d'entretiens (Guillaume-Hofnung, 2007). Deux éléments semblent ressortir de cette définition. D'une part, la construction du lien vient en amont de la gestion des conflits. Elle peut être une construction nouvelle établissant un lien inexistant précédemment, mais nécessaire pour une construction sociale, familiale ou autre, d'un avenir commun. Elle peut être également la reconstruction d'un lien rompu à la suite d'un évènement ou d'un conflit. D'autre part, cette construction du lien passe par l'établissement ou le rétablissement de la communication entre les personnes ou groupes concernés (Six, 1990). La communication est un élément central, car comme le précisent Gaillard et Durif, *« les médiations se mettent en place quand les canaux de communication n'ont pas fonctionné »* (Gaillard & Durif-Varembont, 2007, p. 20).

Jean-François Six nous propose une classification de la médiation en quatre types, en fonction de la place de la communication, de la fabrication du lien et du conflit : la médiation créatrice qui vise à susciter le lien inexistant entre les personnes ou les groupes ; la médiation rénovatrice qui vise à reconstruire le lien rompu ; la médiation préventive qui devance le conflit et donc suppose une identification des signaux faibles de ce conflit en gestation ; enfin la médiation curative dont le but est de remédier à une situation de conflit (Six, 1990). Dans l'ensemble de ces quatre médiations, le tiers médiateur occupe une place centrale, car sans lui, il n'y a pas de médiation. Il doit être indépendant et n'être rattaché à aucun des acteurs concernés ; il doit être neutre, impartial et sans pouvoir. Il doit mener vers une solution qui soit celle des médieurs[3]. Dans le processus menant à ce résultat, le médiateur est le garant du rétablissement ou de l'établissement de la communication entre les médieurs. J.-F. Six le qualifie de *« catalyseur »*, car il intervient dans une action de *« catalyse »* qui est la médiation. Il est *« une présence qui n'a pas de pouvoir initial et qui n'a pas les choses en main, une réaction se produit ; cette présence, seule, ne sert à rien ; mais si elle est absente, il ne se passe rien ; elle est servante inutile et indispensable »* (Six, 1990, p. 181). Il doit *« mener les interlocuteurs à découvrir la part de vérité, comme la part d'erreur, ainsi que les éléments de solution, qu'ils portent en eux sans toujours le savoir ou sans pouvoir le dire »* (Guillaume-Hofnung, 2007, p. 86). La solution trouvée par les acteurs de la médiation n'est pas une solution moyenne, mais une bonne solution qui est acceptée et partagée par tous.

Dans la plupart des cas, la médiation est un phénomène qui surgit de la société civile. Elle s'organise souvent autour du milieu associatif qui semble être le plus adéquat et respectueux de la nature de la médiation, au sens du respect du non-pouvoir et de non-influence du processus au profit d'un acteur ou d'un autre. La question de l'institutionnalisation de la médiation se pose avec acuité, particulièrement dans le cas algérois — voire algérien — où le secteur associatif n'est pas suffisamment structuré et ne bénéficie pas d'une marge de manœuvre suffisante pour permettre d'initier et de suivre des processus de médiation. Michèle Guillaume-Hofnung présente, dans son ouvrage *La médiation*, cinq types de montages institutionnels possibles, qui sont : l'institutionnalisation de la médiation dans un cadre associatif simple ; l'institutionnalisation dans le cadre d'une association à légitimité renforcée par les pouvoirs publics ; l'ordre professionnel ; la régulation de la médiation par une autorité administrative indépendante ; et finalement l'institutionnalisation de la médiation par l'intégration classique dans l'appareil public (Guillaume-Hofnung, 2007). Comme nous l'avons déjà énoncé, elle met en avant le fait que *« seule la formule associative simple respecte la nature de la médiation »* (Guillaume-Hofnung, 2007, p. 124). Les quatre autres montages institutionnels sont exposés au risque de

[3] « Médieurs » est le terme utilisé par Jean François Six pour désigner les personnes autour desquelles se réalise la médiation. Nous pouvons également utiliser le terme de « médiés ».

prise de parti et d'usage d'un pouvoir qui influencerait le déroulement de toute médiation. Dans le dernier chapitre de cette thèse, nous proposerons une sixième figure pour l'institutionnalisation de la médiation. Elle concerne la médiation urbanistique, mais peut également être transposée dans d'autres types de médiations. Elle met le chercheur urbaniste au centre du processus et lui confère le rôle de tiers médiateur.

La transaction dans les processus de médiation

M. Guillaume-Hofnung insiste sur le fait que la médiation n'est *« ni une négociation, ni un arbitrage, ni intervention d'autorité, ni une conciliation, ni une assistance à des individus en conflit, ni une transaction »* ; et que l'*« on confond parfois la transaction avec la médiation à cause du compromis et de sa nature contractuelle »* (Guillaume-Hofnung, 2007, p. 77 & 79). Pourtant, un nombre important d'auteurs, notamment en sciences sociales, associent ou plutôt font converger la transaction et la médiation. Ils y voient une imbrication et des similitudes sur différents points qui rendent la distinction entre les deux concepts difficiles. Ils y retrouvent à la fois une indépendance et une complémentarité. La transaction est, d'après le dictionnaire, *« l'acte par lequel on transige »*[4]. Ceci implique le fait de faire des concessions et de céder par le compromis une partie des prétentions, des biens, ou autres des acteurs qui par le contrat effectuent la transaction. Cette dernière est souvent associée au marché et particulièrement au marché foncier et immobilier. La transaction s'effectue entre un acheteur et un vendeur suite à une série d'ajustements du prix, qui dépendra du contexte dans lequel se situe le bien, de la durée et des qualités de l'échange. Souvent, cette action s'effectue grâce à la présence d'un tiers qui facilite la communication entre les parties – l'agent immobilier dans ce cas précis (Blanc, 1992). La transaction est reprise dans différents champs disciplinaires, notamment en sciences de la communication et en sciences sociales. C'est à Jean Remy et à Liliane Voyé que l'on doit le développement du concept dans ce second domaine. Ils émettent l'hypothèse que la société fonctionnerait comme un marché (Rémy, 1992) et que la vie sociale peut être appréhendée comme une « séquence d'ajustements successifs » (Blanc, 1992). L'interaction devient par là l'élément central de l'analyse transactionnelle en se centrant sur *« la formation du lien social et sur les composantes du régime d'échange »* (Rémy, 1992, p. 110). Cet échange met en relation des acteurs ayant des positions et des intérêts différents et un pouvoir d'action et d'influence inégal. Leurs échanges, bien qu'inégaux, doivent être équitables par la mise en place de règles communes régulées par le contrat. Ces échanges successifs aboutissent, à travers des ajustements, à un état d'équilibre résultant de la construction de compromis entre des acteurs qui cohabitent dans un espace commun (un quartier par exemple) (Rémy, 1992 ; Sénécal, Herjean, & Cloutier, 2006). Tout comme la médiation, la transaction peut

[4] Définition du CNRTL, www.cnrtl.fr/definition/transaction

impliquer un tiers que Michel Marié (cité par Jean Rémy) qualifie de *« passeur », « c'est-à-dire l'être qui essaie d'être bilingue et qui fait des transpositions espérant réussir des hybridations plus ou moins fécondes »* (Rémy, 1992, p. 93) entre les intérêts et les aspirations des contractants de la transaction. La présence du tiers permet aux acteurs de se parler et de faciliter leurs échanges. Jean Rémy nous propose d'élaborer une typologie du tiers dans la transaction sociale, car son rôle et sa présence varient en fonction des situations. Parmi les différents types de tiers qu'il propose, nous retrouvons le tiers médiateur dont le rôle est d'assurer la médiation entre les personnes concernées pour faciliter leur transaction. Il en ressort, comme il le précise, que *« la transaction est en connexion directe avec l'analyse des médiations »* (Rémy, 1992, p. 95).

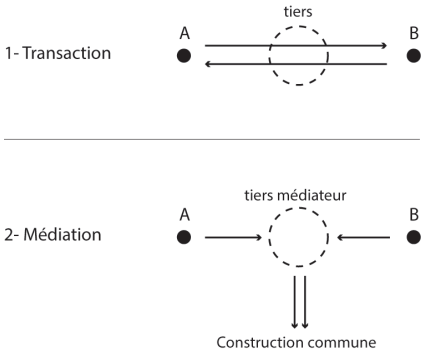


Figure 64 : schématisation de la transaction et de la médiation.
Source : élaboration de l'auteur.

En effet, comme nous avons pu le voir, la transaction et la médiation se basent sur les mêmes processus. Ces derniers visent tous deux à établir un lien et un échange entre les personnes ou les groupes concernés, afin de construire un consensus qui soit une hybridation ou un métissage entre les intentions, aspirations, projets et volontés des différents protagonistes. Dans les deux processus, le tiers occupe une place déterminante. Il est de nature différente dans les deux cas, mais reste le garant de l'établissement de la communication et de l'échange. Cependant, la transaction est différente de la médiation dans le sens où elle peut se passer de la présence physique du tiers d'une part, et parce qu'elle implique une cession de quelque chose de la part des acteurs concernés d'autre part. Ceci n'est pas forcément le cas dans la médiation qui, dans la recherche de solutions communes, pousse les acteurs à construire ensemble une solution à un problème, sans forcément faire de concession ou céder quoi que ce soit, bien que ce soit souvent le cas. Aussi, la transaction implique l'idée d'un transfert d'un acteur A à un acteur B ou inversement d'un ou autour d'un objet de transaction. Dans la médiation, il n'y a pas forcément de transfert de A à B, mais une convergence vers un autre point matérialisé par le médiateur pour construire un objet commun (figure 64). Il n'est pas évident, toutefois, que la frontière entre les deux soit claire. D'une part, la transaction peut jouer dans la cour de la médiation en réunissant les conditions du tiers médiateur. D'autre part, la médiation peut se construire autour d'une transaction, c'est-à-dire qu'elle peut mettre en communication des acteurs qui vont échanger dans une action transactionnelle, autour d'un objet également transactionnel.

Cette médiation par la transaction repose sur le contrat et la fabrication de liens entre les acteurs de cette médiation. Elle présuppose ce qu'on pourrait appeler

un « état de paix » qui permet l'échange, le dialogue et l'hybridation des idées. Elle met les acteurs autour de la table pour les mener à une construction commune. Elle est différente d'une médiation qui se ferait par le droit, comme c'est souvent le cas dans la médiation juridique et politique, où le rôle de chaque acteur est défini par la règle. Elle suppose un état dans lequel les acteurs sont en conflit permanent de par leurs intérêts, leurs actions et leurs stratégies divergents. Le droit et la règle viennent s'imposer et définir un cadre d'action pour chacun. L'acteur public, en tant que législateur, tente d'imposer à l'ensemble des acteurs une conduite à suivre et tente de réguler leurs relations par les réglementations en vigueur. Ce type de médiation dominant en urbanisme n'est pas toujours efficace et rompt souvent les communications entre les acteurs, qui ne se réfèrent qu'à ce qu'ils ont le droit de faire ou de ne pas faire.

Les objets transactionnels de la médiation

« L'origine du mot médiation qui dérive de l'adjectif "médiat" permet d'insister sur la fonction d'intermédiaire » (Gaillard & Durif-Varembont, 2007, p. 32). Cette dernière est assurée par le médiateur à travers un support communicationnel qui permet la médiation. Ce support peut être simplement le langage, ou tout autre moyen permettant l'échange (multimédias, texte, projet, etc.). Le médiat n'est donc pas à confondre avec l'objet de médiation, qui est un objet d'échange et qui peut être transactionnel. C'est autour de cet objet que se font les ajustements successifs entre les médieurs, afin d'arriver à un accord. C'est pour cette raison que l'objet transactionnel de la médiation doit être suffisamment malléable et souple pour permettre à chaque acteur de se l'approprier, tout en le partageant avec les autres acteurs (Gaillard & Durif-Varembont, 2007). Il crée, de ce fait, des situations complexes où s'entremêlent les espaces privés (de chaque acteur ou groupe d'acteurs) et les espaces publics (partagés par l'ensemble des acteurs et considérés comme communs) (Rémy, 1992).

Les notions de métissage et d'hybridation, liées à la fois à la médiation et à la transaction, impliquent l'enchevêtrement et l'interférence entre les acteurs. Pour qu'ils soient possibles, il faudrait qu'il y ait du « jeu » entre les logiques, les aspirations, les projets et les objectifs des différents acteurs. C'est sur les interstices et les lisières que le jeu est permis et que se construisent les hybridations et les métissages (Laplantine & Nouss, 1997 ; Rémy, 1992). La médiation intervient justement dans l'utilisation et la fabrication du jeu, en permettant des déplacements, des échanges et de la communication entre les acteurs. Elle intervient *« là où on pourrait croire que les jeux sont faits »* (Guillaume-Hofnung, 2007, p. 94). L'objet transactionnel de la médiation est de ce fait un objet qui permet le jeu. C'est autour de lui et par lui que se font les ajustements qui permettent de trouver un accord entre les acteurs. L'objet est transformé progressivement afin de devenir un objet commun permettant la construction commune d'un futur souhaité par l'ensemble des médieurs.

7.3.2. La médiation urbanistique et la coproduction de l'espace urbain

Tout comme les autres médiations, la médiation urbanistique s'appréhende souvent par la résolution des conflits. Elle intervient, dans la majorité des cas, dans des quartiers dits « sensibles » où existent de réels conflits entre les habitants. Elle intervient également lors d'interventions publiques dans le cadre de projets d'aménagement et d'infrastructures dans des quartiers spécifiques. La confrontation entre les volontés des porteurs du projet et les habitants y est parfois conflictuelle et nécessite des ajustements de part et d'autre. Le rôle de la médiation est donc souvent lié à l'apaisement ou à la résolution du conflit, poussant les acteurs à dépasser leurs querelles, afin de transformer le conflit en force créatrice. Cependant, en urbanisme, c'est souvent la règle qui intervient dans la régulation du jeu d'acteur et de la résolution de leurs conflits. La médiation urbanistique, telle que nous l'envisageons par le contrat et la transaction, vise, au-delà du conflit, à rendre les villes plus humaines, plus agréables à vivre et les rapports entre ses habitants plus apaisés. Elle vise aussi à *« rapprocher les institutions de leurs publics »* (Guillaume-Hofnung, 2007, p. 27), en d'autres termes à créer du lien entre les habitants d'une part, et entre les différents acteurs du territoire et de la ville d'autre part.

La médiation urbanistique, comme les autres médiations, s'appréhende plus par son manque que par son bon fonctionnement (Guillaume-Hofnung, 2007). L'absence de médiation entraîne des situations qui ne se réduisent pas à la conflictualité du jeu d'acteur. Elles impactent directement l'espace urbain par les productions de ces derniers, qui rendent visible l'absence de liens et de communication. Un conflit entre voisins, par exemple, peut se traduire par l'absence de l'entretien des copropriétés ou de tout espace à la frontière du privé et du public. Cette visibilité de l'absence de liens est également valable en dehors des cas de conflit. L'exemple du cloisonnement sectoriel propre à l'Algérie est assez représentatif. Le manque de communication entre les secteurs induit des actions sur le territoire qui sont ponctuelles, propres à chaque secteur et sans liens avec les autres. Il en résulte souvent une production de formes urbaines sans lien entre elles. Ici, même si le conflit existe dans certaines configurations, il n'est cependant pas central et l'absence de médiation s'appréhende plus par l'absence de liens que par le conflit[5]. La réglementation dans ce cas-là ne parvient pas à elle seule à faire médiation.

La médiation urbaine telle que nous l'envisageons s'inspire des travaux de Bernard Declève et de l'équipe Habitat et Développement de l'Université catholique de Louvain (UCL). C'est une approche pédagogique qui, à travers des processus de formation, action et recherche, vise la coproduction de

[5] La sectorisation au niveau institutionnel peut être vue et analysée sous l'angle du conflit entre personnes, formations politiques, clans, etc.

la ville et du territoire (Declève, 1994, 2002; Declève & Forray, 2004). Elle vise également à mettre en communication et en présence des acteurs qui n'arrivaient pas à se rencontrer et à communiquer, à cause de l'absence de canaux de communication ou de leur interruption suite à des modifications quelconques des processus de production urbaine. Cette mise en présence des acteurs vise, comme nous l'avons vu, la construction d'un avenir commun autour de l'amélioration des conditions de vie en ville. Elle se matérialise par le projet qui n'est plus conçu comme une construction individuelle d'un acteur, mais comme une coproduction impliquant l'ensemble des acteurs concernés. *« Derrière le concept de coproduction, il y a cette idée que la fabrication de la ville est un "drame" jamais achevé (au sens théâtral du terme), dont le sens résulte de la façon dont les rôles se distribuent et des interactions entre ceux qui écrivent le scénario, ceux qui élaborent le décor, ceux qui jouent le drame et les visiteurs-acteurs qui s'en alimentent à travers de multiples usages »* (Declève, 2002). L'écriture de ce scénario ou du récit de la coproduction nécessite des ajustements permanents et ininterrompus, afin de définir le juste rôle de chaque acteur-personnage, ainsi que la construction de l'intrigue. Dans ce type de démarche, le projet urbain devient le médiat, support de la communication entre les acteurs.

La médiation dans le processus de projet urbanistique

Toute intervention sur l'espace urbain implique la prise en compte par le projet des différents enjeux relatifs au développement de ce même espace. Ces enjeux sont politiques, techniques et économiques, mais aussi ceux de l'habiter. Les enjeux politiques concernent les modes de gouvernance et des systèmes de décision ; les enjeux techniques touchent aux procédés d'étude, de mise en œuvre et de suivi des projets ; les enjeux économiques concernent les aspects de développement économique et de rentabilité des investissements ; enfin, les enjeux de l'habiter portent sur les pratiques quotidiennes de la ville par ses habitants et sur l'ensemble des relations sociales. Les enjeux de la médiation urbanistique concernent donc, en partie, la recherche de l'équilibre entre ces différents enjeux. Ils concernent également l'implication des différents acteurs dans le processus de projet en générant une dynamique d'adaptation permanente du projet par rapport à des acteurs porteurs de visions différentes de la ville (Denef, 2011). À chaque étape du projet, la médiation intervient sur des aspects et des enjeux différents, en articulant entre les volontés des différents acteurs et le besoin de répondre aux différents enjeux cités ci-dessus.

Dans sa thèse de doctorat sur les espaces ouverts, Julie Denef reprend les quatre types de médiation identifiés par Bernard Lamizet (Lamizet, 2008), et que nous retrouvons au sein de la médiation urbanistique. Ces médiations agissent en tension les unes par rapport aux autres à différents moments de la conduite du projet : la médiation pratique ; la médiation politique ; la médiation technique et la

médiation symbolique. Julie Denef positionne leur articulation par rapport à l'expérience du territoire d'une part, et aux acteurs de ce territoire d'autre part. *« La médiation pratique de l'habiter s'exprime dans les interactions entre les représentations issues des expériences et du vécu de l'espace, des usages et pratiques quotidiennes. La médiation politique tient de la négociation entre les intérêts et les visions du développement de l'espace, intégrées dans des visions qui dépassent souvent le site de projet lui-même. Elle est sous-jacente à la décision et conditionne sa légitimation. La médiation technique repose sur l'articulation entre les scénarios de projet et leurs conditions de mise en œuvre, y compris les moyens financiers. Ces conditions sont à la fois matérielles et humaines. Enfin, la médiation culturelle repose sur l'intégration des dimensions sensibles et des éléments symboliques du projet »* (Denef, 2011, p. 144).

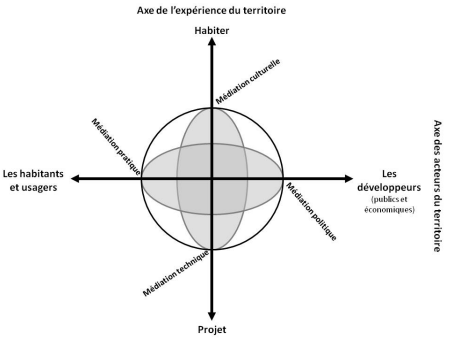


Figure 65 : polarités des médiations dans le processus de projet.
Source : Denef, 2011.

Cette typologie nous éclaire sur la manière dont la médiation intervient dans la fabrication du lien entre les acteurs à partir de la confrontation de leurs visions et de leurs intérêts. Dans l'approche du projet par la coproduction et la médiation, les processus ne sont pas linéaires. Ils font intervenir plusieurs aspects simultanément et autorisent des va-et-vient constants qui permettent les ajustements recherchés. Le schéma ci-contre montre une polarisation des médiations sur deux axes (figure 65). Chaque polarisation correspond à une phase du projet. La première est celle du couple médiation politique et médiation pratique qui intervient dans la phase de *« négociation, de débat et de délibération du projet »*. Elle permet des ajustements entre les volontés politiques des développeurs du projet (acteurs publics ou économiques) et celles des habitants et des usagers de l'espace. La seconde polarisation est celle de la médiation technique et de la médiation culturelle. Elle intervient dans la conduite du projet par les professionnels, tant dans sa conception et sa réalisation que dans sa gestion. Ici, les ajustements se font entre les réponses techniques apportées par les professionnels et les visions culturelles et symboliques des habitants et de leurs pratiques. *« Les acteurs professionnels qui interviennent aux différents moments du projet conduisent le processus vers un type de médiation ou l'autre, en fonction de ce qu'il s'agisse de professionnels du champ social ou d'avantage du champ urbanistique ; mais aussi en fonction de l'orientation donnée par la maîtrise d'ouvrage »* (Denef, 2011, p. 145). Les différentes médiations n'interviennent donc pas de manière linéaire, mais dépendent du contexte du projet et de l'interaction entre les acteurs.

Tel que nous l'envisageons, la médiation urbanistique vise à faire passer le projet de la sphère politique (Lamizet, 2008), dans laquelle il se développe le

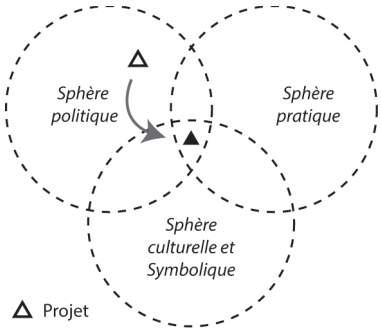


Figure 66: déplacement du projet de la sphère politique vers les deux autres sphères.
Source : élaboration de l'auteur

plus souvent, à la sphère symbolique et culturelle et à la sphère des pratiques (figure 66). Le projet tel que conçu actuellement, y compris dans les démarches de projet urbain, s'inscrit souvent dans la sphère politique avec ce qu'elle comprend comme aspects et comme enjeux, politiques, économiques et techniques. L'objectif de la démarche n'est pas nécessairement de mettre d'accord l'ensemble des acteurs dans une vision qui pourrait paraître angélique, mais de faire évoluer progressivement les représentations de l'espace et du projet qu'ont les différents acteurs. C'est une approche pédagogique qui vise à trouver de la concordance dans les actions sur la ville. Cette démarche est inséparable d'une médiation par la règle et le droit. Cette dernière est indispensable pour réguler le jeu d'acteur et établir des garde-fous qui contribuent à réduire le risque d'émergence de conflits. Le droit seul, sans médiation, ne permet pas la création de lien et de communication entre les acteurs. Aussi, la médiation par le contrat seulement, sans cadre juridique, n'arrive pas seule à réguler les conflits présents et futurs. Le projet se déplacerait, dans cette approche, vers une articulation entre la sphère politique, la sphère pratique et la sphère culturelle et symbolique (figure 59).

Le projet d'espace public comme médiat

La production du territoire relève d'une interaction complexe entre des acteurs de différents niveaux. Leurs actions sont souvent discordantes, particulièrement dans le cas algérois où, comme nous l'avons dit, chaque secteur intervient indépendamment des autres en occupant les terrains dont il est propriétaire. Ce manque apparent de concordance se traduit, comme nous l'avons déjà évoqué, par une certaine fragmentation des formes urbaines et par un manque de liaison entre elles. Pourtant, nous avons vu qu'il existe malgré tout des liens qui s'établissent de manière informelle. Ils prennent forme, le plus souvent, à travers l'espace public qui est, dans le cas algérois, constitué d'espaces résiduels formant le vide entre les masses bâties. Cet espace est partagé par l'ensemble des personnages du « drame ». Ils constituent un enjeu majeur pour la fabrication du lien et de la concordance entre les acteurs, les échelles et les temps.

Face à ce contexte, il nous paraît important d'envisager l'urbanisme comme une action collective sur le territoire, qui permet la communication entre les acteurs de la ville d'une part, et la fabrication du lien entre les formes urbaines d'autre part. Le projet urbain, par conséquent, peut être considéré *« comme un dispositif communicationnel qui se fonde sur le débat et la construction partagée entre les acteurs »* (Denef, 2011, p. 144). Le projet d'espace public, en particulier, semble

correspondre à nos préoccupations. Premièrement, il a pour objet les espaces interstitiels et résiduels compris entre les espaces privés des différents acteurs. Il leur est également commun et constitue le liant entre ces différents espaces privés. Deuxièmement, du fait de son caractère public et parce qu'il constitue les bords et les accès des espaces privés, l'ensemble des acteurs est concerné par son aménagement. Le projet d'espace public apparaît de ce fait comme central dans la recherche de la concordance entre les actions des différents acteurs, à travers la fabrication du lien formel et la mise en communication des acteurs. En ce sens, le projet d'espace public peut constituer le médiat qui permettrait l'établissement de liens entre les acteurs, afin que leurs actions soient convergentes. C'est autour de lui que la communication peut se mettre en place et que les ajustements peuvent se faire progressivement tout au long de son processus. Ce dernier devient médiation lorsqu'il parvient à construire et à dérouler le fil d'une intrigue en lui associant l'ensemble des personnages concernés par l'action sur le territoire.

Le développement, l'aménagement et la gestion de l'espace public dépendent bien entendu de l'acteur public. C'est à lui que revient d'organiser, à travers l'action publique, l'implication des différents acteurs dans le processus du projet. *« Sa capacité d'action se définit par sa capacité à laisser agir ou non les autres acteurs du territoire, qu'il s'agisse des acteurs de la société civile ou des acteurs économiques »* (Denef, 2011, p. 135). Dans le contexte actuel du développement territorial en général, et dans le cas algérois en particulier, l'acteur public doit composer avec la multitude d'acteurs en présence, notamment économiques privés. Il doit également intégrer lui-même les logiques économiques actuelles (Denef, 2011). Pour qu'il y ait médiation et coproduction de l'espace public, il faut sortir du schéma linéaire et hiérarchique dans lequel un maître d'ouvrage public *« conçoit les programmes et commande leur mise en œuvre »*, quitte à les faire appliquer au « forceps ». Il faudrait que l'ensemble des acteurs participe, tout au moins, à la programmation de l'espace, afin de définir les besoins de chacun et de construire un projet commun qui fabrique du lien (Declève, 2002). Derrière cette conception du projet comme médiat permettant la coproduction de l'espace par l'implication de l'ensemble des acteurs dans la décision sur sa transformation, il y a bien entendu l'idée d'impliquer également les habitants et les usagers de l'espace. Ceci nécessite *« la reconnaissance de savoir de type hétérogène, et non plus uniquement des savoirs experts »* (Denef, 2011, p. 143). Les acteurs populaires de la production informelle par exemple, n'y sont plus isolés et considérés comme *« faibles, perturbateurs ou défaillants »*. Ils sont intégrés au processus de projet par la reconnaissance d'une certaine ingéniosité dans leurs productions et leurs savoirs. Le projet d'espace public devient une invitation à dépasser le vécu de la fragmentation en s'opposant à l'idée de diviser le

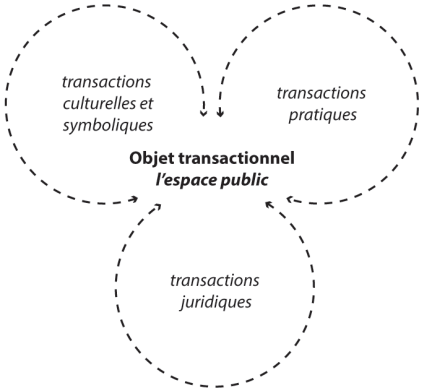


Figure 67 : les différents niveaux de transaction qui gravitent autour de l'espace public en tant qu'objet transactionnel.
Source : élaboration de l'auteur.

problème allégué à la production urbaine, en autant d'éléments censés le composer[6]. Il devient médiat en permettant l'ouverture à la discussion entre l'ensemble des acteurs.

L'espace public comme objet transactionnel de la médiation urbanistique

Si, comme nous venons de le voir, le projet d'espace public est le médiat permettant la médiation entre les acteurs et entre les formes urbaines, nous pouvons identifier l'espace public comme l'objet de la médiation. C'est un espace interstitiel qui permet le jeu entre les espaces privés. Il permet l'établissement des différents échanges et transferts entre les médieurs. Bien que les limites juridiques de cet espace soient déterminées, rien ne garantit pour autant sa publicité. *« Celle-ci dépend essentiellement de la manière dont il est reconnu comme une des entités partagées qui forment "la chose publique" et qui sont objet permanent de débat* [...] *Autrement dit, l'espace n'existe comme bien commun qu'en fonction de ce que les citoyens décident collectivement d'en faire »* (Declève, 2002, p. 70). C'est donc à travers cette action collective qui implique coproduction et médiation que l'espace public se construit en tant que tel. Pour ce faire, le débat est permanent et les ajustements constants. Les échanges sont continus entre les attentes et les représentations de chaque citoyen/acteur d'une part, et entre les objets de l'espace physique d'autre part. En ce sens, l'espace public peut être considéré comme objet transactionnel de la médiation urbanistique.

Cette transaction s'effectue autour de cet objet, principalement sur trois niveaux qui sont culturel et symbolique ; pratique ; et juridique (figure 67). Au niveau culturel et symbolique, il s'agit, comme nous venons de le voir, d'ajustements dans les représentations individuelles de l'objet public. Chaque acteur possède une vision de ce qu'est l'espace public, ainsi que de la manière avec laquelle il doit être conçu et géré. Les ajustements visent la construction d'une représentation plus ou moins proche et partagée de ce qu'est le bien commun. Dans la société algérienne par exemple, l'espace public est souvent désigné sous l'appellation de

[6] Paraphrase d'une citation de Gaillard et Durif, d'une vision développée à partir de la médiation et de la pensée « métisse » : « *La médiation est une invitation à reprendre le vécu de la fragmentation. Elle s'oppose à l'idée de diviser le problème allégué en autant d'éléments censés le composer, d'isoler un élément pour le désigner comme faible, perturbateur ou défaillant. Ce processus de rencontre consiste à s'intéresser au liant, c'est-à-dire à ce qui met en lien des éléments maintenant reconnus comme séparés. Les écarts entre ceux-ci peuvent être nommés interstices. La pensée "métisse" consiste à s'occuper de ces espaces interstitiels pour y composer une réalité nouvelle laissant l'aléatoire s'envisager* ». Gaillard, B. and J.-P. Durif-Varembont (2007). *La médiation : théorie et pratiques*. Paris, L'Harmattan.

El Beylek[7]. Il est dans la représentation populaire collective le bien de l'État ou de l'administrateur et non un bien commun. C'est une construction historique qui rend difficile le dépassement des habitudes de désintérêt pour ces espaces. La médiation y prendrait, de ce fait, tout son sens, en essayant de faire converger les représentations des différents acteurs autour de la notion de bien commun. Au niveau pratique, il s'agit de négocier autour de l'usage qui est fait de l'espace en question. Il existe souvent un décalage entre les pratiques quotidiennes de l'espace public, l'usage pour lequel il a été réalisé et les projections faites par les développeurs de projets. Aussi, un espace public peut être pratiqué de différentes manières par différents usagers. Un parc, par exemple, peut servir à des activités calmes de repos et de détente, comme il peut servir à des activités bouillonnantes de sport et de loisirs. Les conflits d'usage peuvent facilement surgir de l'aménagement de tels espaces et doivent faire l'objet d'ajustement dès les premières phases du projet. Enfin, au niveau juridique, différents types de transactions peuvent se mettre en place. Il peut s'agir par exemple de redessiner les limites des propriétés par une série de mécanismes juridiques. Dans les cas extrêmes, il peut s'agir de remembrements, préemptions ou expropriations, qui sont des figures propres au modèle hiérarchique de production urbaine. Ils sont à l'opposé des approches de coproduction et de médiation que nous défendons. En ce sens, il peut y avoir d'autres types d'échanges qui se situent plus dans la recherche de compromis que de la confrontation ou de l'imposition d'un modèle, d'une vision et d'une solution. L'échange de droits, par exemple, peut permettre à un acteur privé de densifier sa parcelle de terrain en contrepartie de l'aménagement d'une partie d'un espace public ou de la cession d'une partie de son bien à usage public.

L'objet transactionnel de la médiation urbanistique que constitue l'espace public est par conséquent un objet flexible et mouvant qui permet tout type d'ajustements. À travers une série d'échanges, il peut aller jusqu'à la modification de sa forme physique initiale, de telle sorte qu'il puisse constituer le liant entre les formes urbaines et les acteurs. Au niveau formel, il peut non seulement lier entre les formes urbaines existantes, mais également être le fil conducteur des futurs projets. En définissant leurs bords, il peut conditionner les formes urbaines produites.

[7] El Beylek est un mot d'origine turque datant de l'occupation ottomane de l'Algérie. Il désigne à l'origine l'administration en charge d'un territoire. Les espaces qu'elle administre en dehors de propriétés privées sont désignés par le terme Beylek. Le terme est resté d'usage pour désigner la colonisation française et a continué à être utilisé à l'Indépendance pour désigner l'espace public de l'État souverain. Voir à ce sujet : A, A. (2009). *Les séquelles de la culture du vocable « beylek ».* Liberté. Alger, Liberté.

7.3.3. Les temps de la médiation

La médiation est incontournablement une action temporelle. *« Le temps est organisateur et conteneur de la dynamique de médiation »*. Celle-ci, du fait d'être *« un lien subjectif entre les vivants »*, incite à la reconnaissance *« de diverses identités et temporalités »* (Gaillard & Durif-Varembont, 2007, p. 52). En effet, les actions souvent discordantes des acteurs du territoire s'inscrivent dans des temporalités propres. La médiation, dans sa recherche de concordance, tente de les faire converger ou du moins de les articuler autour de l'action commune. Par ailleurs, la médiation est régulée par le temps de l'action qui définit le moment de sa mise en place. Les phases du projet, par exemple, définissent comme nous l'avons vu le type de médiation qui intervient à chaque étape du processus. Ensuite, le temps est à son tour régulé par la médiation qui, à travers son dispositif, divise le temps et l'organise. La médiation définit un début et une fin, des rythmes et des temps d'entretiens entre les acteurs. Il est possible de diviser son processus en trois moments : le premier est celui de la mise en place de la médiation par l'identification des objectifs, des acteurs concernés et des liens rompus ou inexistants sur lesquels le travail de médiation sera effectué ; le second est celui de la médiation proprement dite et de l'établissement des communications et des entretiens avec les acteurs, afin de définir de manière commune les objectifs du projet et les rôles de chacun ; enfin, le dernier moment est celui de la clôture de la médiation, lors duquel les relations entre les acteurs et les temporalités des actions sont reconfigurées autour de l'action commune.

Le temps de la médiation n'est, comme le précise Jean-François Six, que le temps d'une « catalyse ». La médiation n'étant jamais parfaite, ce temps doit permettre l'ouverture à d'autres médiations qui suivront et qui progressivement aboutiront à l'établissement d'une réelle communication entre les personnes concernées (Six, 1990). Elle pose donc dès le départ l'idée de l'après-médiation qui doit permettre aux médieurs de *« vivre leur dimension du lien sans en référer à un tiers »* (Gaillard & Durif-Varembont, 2007, p. 111). Ce processus continu permet d'établir ou de rétablir des canaux de communication. Pour qu'il ait plus de chance de réussir, ce processus doit s'inscrire dans le temps long et dans la continuité du présent (Milburn, 2002). La multiplication des actions de la médiation, ou des médiations elles-mêmes, renforce progressivement les liens en accompagnant leur construction dans le temps long du présent duratif, et vers la construction d'un avenir souhaité par l'ensemble des acteurs concernés.

La médiation en tant que mise en intrigue pour la construction du récit du futur

Pour Gaillard et Durif-Varembont, *« le déroulement de la médiation peut correspondre au séquençage en trois moments de la mimesis évoquée par P. Ricœur »* (Gaillard & Durif-Varembont, 2007). En effet, comme nous l'avons déjà évoqué, le récit est

une opération configurante dans laquelle nous trouvons l'idée de déplacement, voire d'ajustement, qui réside dans la mise en intrigue : *« des buts, des causes des hasards, relevant à titre divers du champ pratique, sont rassemblés dans l'unité temporelle d'une action totale et complète »* (Carcassonne, 1998 ; Ricœur, 1991a). La construction du récit à travers la mise en intrigue est un processus qui s'apparente à la médiation, du fait de faire converger une diversité de personnages, d'objets et de représentations en créant du lien autour d'une histoire commune.

À partir du travail de Marie Carcassonne sur la médiation et la mimesis chez Paul Ricœur, il est possible de mettre en parallèle et de faire correspondre les trois moments de la médiation avec ceux de la mimesis du récit que Ricœur identifie dans son œuvre :

Premièrement, la mimesis I qui est *« une préfiguration du champ pratique. Elle renvoie à l'expérience pratique qui est à l'origine d'un texte, à la temporalité effective du vécu »* (Carcassonne, 1998, p. 54). Elle correspond au premier moment de la médiation, qui permet la mise en place et la préparation du processus à partir du vécu des relations entre les futurs médieurs.

Deuxièmement, la mimesis II *« qui est une configuration textuelle qui permet une médiation entre les mimesis I et III. C'est le moment de la mise en intrigue proprement dite »* (Carcassonne, 1998, p. 54). Elle correspond au second moment de la médiation qui est la médiation proprement dite. Elle met en présence les acteurs, sujets de la médiation. Elle articule également entre les deux autres moments de début et de fin, en assurant le passage d'une situation initiale du vécu à une situation à venir souhaitée et partagée par l'ensemble des médieurs.

Enfin, la mimesis III qui *« est une refiguration par la réception de l'œuvre, par le lecteur du texte. Elle renvoie à la temporalité de la lecture »* (Carcassonne, 1998, p. 54). Elle correspond au dernier moment de la médiation qui permet sa clôture à travers une refiguration de la situation initiale du vécu. C'est un moment de reconstruction des liens et du temps de l'action.

La médiation peut donc être assimilée à la mise en intrigue qui permet la construction du récit. Elle permet, comme la mimesis, de refigurer et de configurer le temps et les actions à partir du temps présent et des actions du vécu. La médiation devient un élément central dans la construction de notre récit algérois du futur qui, comme nous le voulons, sera un récit d'espace public comme médiation et comme projet.

Le temps duratif de la prospective du présent comme support à la médiation

Comme nous venons de le voir, la médiation a plus de chance de réussir dans le temps long que dans l'action ponctuelle et immédiate. Son processus en trois moments accompagne les acteurs vers une concordance de leurs actions à travers différentes refigurations et configurations, qui s'inscrivent dans le présent considéré comme long et continu. L'action de médiation est une activité de tissage permanent et sans cesse renouvelé. Elle s'inscrit dans le présent en assurant la jonction entre le passé et le futur, elle est de ce fait une médiation temporelle en tension entre l'héritage du passé et l'avenir en construction. Ces caractéristiques temporelles correspondent à celles du récit où le présent articule entre passé et futur tout en les contenant. La dialectique des trois présents de saint Augustin, exposée précédemment, montre comment le présent est prédominant et que ce n'est que l'action qui divise le temps entre passé, présent et futur. Ces caractéristiques correspondent également à celles de la prospective du présent, qui considère le temps présent non comme un instant, mais comme une plage temporelle continue qui accompagne les dynamiques actuelles venant du passé, dans une action longue qui les mène vers l'avenir.

La médiation est donc cette action configurante, qui construit le récit du futur en accompagnant et en transformant des dynamiques présentes, dans une action longue divisée en trois moments. Il est possible de schématiser cette action dans l'axe temporel du présent duratif en y inscrivant les trois moments de la médiation (figure 24). Au début de l'axe, nous avons l'entrée d'une multitude d'acteurs, de visions, d'enjeux, d'actions et de projets qui prennent source dans le passé, mais qui sont des actions du présent. Ces dernières sont prises en charge par le premier moment, qui préfigure le champ pratique en préparant les conditions de la médiation proprement dite. À travers une multitude de rencontres et une série de transactions, le second moment vise à faire converger ces différents points autour d'un point commun qu'est l'espace public dans notre cas. Les différentes rencontres vont dans un premier temps rétablir le lien entre les acteurs. Ensuite, elles vont les aider à construire ensemble l'avenir commun. Enfin, le dernier moment est celui de la clôture de la médiation, où l'ensemble des acteurs, de leurs projets et de leurs visions est refiguré pour s'articuler autour de l'objet commun. C'est le moment de l'aboutissement de la mise en œuvre du récit, qui peut à présent se passer de médiation ou rentrer dans un cycle de médiations naturelles, suite à la régulation des liens et de la communication entre les acteurs. Entre le deuxième et le troisième moments, la convergence vers le point commun peut préalablement passer par différents scénarios. L'élaboration d'un projet peut passer par l'identification de différentes alternatives avant de converger vers des choix communs.

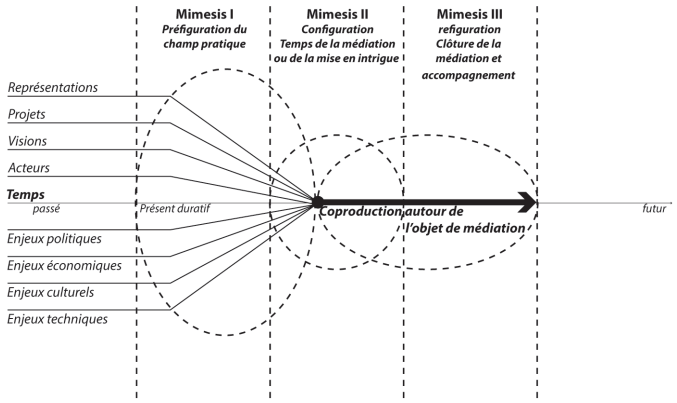


Figure 68 : déroulement de la médiation dans le présent duratif de la prospective du présent.
Source : élaboration de l'auteur.

Ce schéma est un processus qui se reproduit à chaque médiation. Il peut être multiplié pour chacune des quatre médiations précédemment citées : politique, technique, culturelle, et de l'habiter. Aussi, les différents moments de la médiation ne se succèdent pas forcément de manière linéaire. Ils peuvent se croiser et s'entremêler deux par deux (représentés par les ellipses dans le schéma ci-dessus). La configuration que met en place la médiation peut arriver avant la fin de la préfiguration du champ pratique. Aussi, la refiguration permettant la clôture s'entame dès la convergence autour de l'objet de médiation. Le deuxième moment envisage, comme nous l'avons vu, la clôture de la médiation avant même qu'elle ne soit terminée.

7.4. Vers une pensée du métissage et de l'hybridation

La médiation, telle que nous l'envisageons, intervient sur des espaces interstitiels pour y composer une réalité nouvelle. Elle permet l'hybridation entre les attentes de différents acteurs, à travers une sorte de métissage qui préserve l'intégrité et l'authenticité de chaque acteur, tout en l'intégrant dans un tout cohérent. Dans la construction du compromis, il n'y a ni aliénation d'un acteur ou d'un autre ni homogénéisation telle que peut le faire la médiation par le droit et la règle. Il n'y a plus non plus la fragmentation de départ issue de l'absence de liens. En ce sens, la médiation permet une *« composition dont les composantes gardent leur intégrité »*. C'est dans cette optique que la médiation peut être considérée comme un métissage. Ce dernier *« n'est pas la fusion, la cohésion, l'osmose, mais la confrontation, le dialogue »*. Il est à l'opposé de la séparation par opposition binaire entre personnes ou objets. Il n'est pas *« l'un ou l'autre, mais l'un et l'autre, l'un ne devenant pas l'autre, ni l'autre ne se résorbant dans l'un »*. Il est une médiation qui participe à au moins deux univers (Laplantine & Nouss, 1997).

« Le métissage est un processus sans fin de bricolage » que nous revendiquons pleinement. Il est élevé au rang de pensée par François Laplantine et Alexis Nouss dans leur ouvrage *Le métissage*. Les auteurs expliquent que *« si la pensée du métissage est bien une pensée de la médiation qui se joue dans les intermédiaires, les intervalles et les interstices à partir des croisements et des échanges, elle ne saurait se réduire au et, à l'entre et à l'entre-deux qui sont des catégories spatiales. C'est, contrairement au mélange et à la mixité, une pensée de la tension, c'est-à-dire une pensée résolument temporelle, qui évolue à travers les langues, les genres, les cultures, les continents, les époques, les histoires et les histoires de vie. Ce n'est pas une pensée de la source, de la matrice, ni de la filiation simple, mais une pensée de la multiplicité née de la rencontre. C'est une pensée dirigée vers un horizon imprévisible qui permet de redonner toute sa dignité au devenir »* (Laplantine & Nouss, 1997, p. 83). Ils nous disent également que le métissage n'est pas *« un état ni une qualité, il est de l'ordre de l'acte. Il est l'évènement qui survient dans une temporalité au sein de laquelle il n'est plus possible de distinguer du passé, du présent, ni du futur à l'état pur. Il existe dans la variation, dans la conjugaison, dans la déclinaison, mieux dans la reconfiguration sur un mode mineur »* (Laplantine & Nouss, 1997, p. 84). Tout ceci rejoint nos préoccupations de construction du récit à venir dans la multiplicité née des rencontres entre les acteurs et les formes urbaines. Comme le récit, le métissage permet des reconfigurations d'ordres divers, qui s'inscrivent dans une temporalité propre issue elle-même d'une reconfiguration du temps des actions et des évènements. Comme le disent les auteurs eux-mêmes, *« le récit convient beaucoup mieux pour rendre compte du métissage que la description »* (Laplantine & Nouss, 1997, p. 84).

Cette hybridation et ce métissage, autour desquels se construit l'intrigue de notre récit du futur, s'appuient sur la réalité de la ville en train de se faire. Comme nous l'avons vu dans la deuxième partie de la thèse, ces enchevêtrements sont déjà à l'œuvre dans certaines dynamiques urbaines et certaines configurations spatiales. Le récit de l'espace public comme médiation et comme projet n'est pas uniquement un vœu pieux du chercheur, mais une réalité dont les germes sont déjà présents. Notre récit propose de s'y accrocher comme des rugosités. L'espace public, de par son caractère de bien commun, peut être considéré comme un objet « métis », résultat de l'hybridation et du métissage entre ses aspects politiques, techniques, culturels et de l'habiter. L'espace public devient la synthèse des aspirations des différents acteurs, tout en leur permettant la réalisation de leurs projets individuels. C'est un espace en perpétuel changement, car il est le lieu de la confrontation permanente entre des acteurs dont le jeu est en perpétuel mouvement et évolution.

VIII. VERS UN RÉCIT D'ESPACE PUBLIC : UNE EXPÉRIENCE EMPIRIQUE

La volonté d'écrire un nouveau récit du futur autour du tramway d'Alger nous mène à définir les conditions de cette écriture. Dans les différents chapitres de cette thèse, nous en avons évoqué certaines, que nous reprendrons progressivement dans les deux chapitres suivants et notamment dans le dernier. Avant d'y arriver, nous proposons d'explorer une de nos hypothèses pour la construction de ce récit. Il s'agit de l'amélioration de l'adhérence spatiale du tramway qui pourrait, selon nous, faire partie intégrante de ce récit d'espace public en participant à la fabrication d'un autre projet de ville. L'adhérence permettrait de renforcer le lien du tramway avec le territoire existant et avec les différentes formes urbaines et fragments traversés lors de son parcours. Elle lui permettrait de passer d'une dimension linéaire visant le simple déplacement, à la fabrication d'une épaisseur visant un projet de ville et de territoire

Comme nous l'évoquions dans le chapitre précédent, l'intrigue de notre récit algérois du futur se base sur cette idée de l'enchevêtrement, de l'hybridation et de la complexité à travers l'espace public. Il se base sur l'identification et l'accompagnement de signaux faibles de ce récit en gestation dont nous avons identifié certains dans le chapitre 6. Nous y évoquions l'idée que certaines configurations pourraient déjà participer à l'amélioration de l'adhérence spatiale du tramway. De plus, les particularités morphologiques que sont le potentiel foncier, le potentiel de connectivité, les caractéristiques de l'espace public et les spécificités des formes du bâti semblent pouvoir constituer le support à ce projet de ville construit dans l'épaisseur du tramway et basé sur la continuité de l'espace public.

Dans ce qui a précédé, nous avons évoqué la notion d'adhérence sans pour autant la définir ou en faire une analyse. Dans le chapitre suivant, la thèse s'intéressera donc spécifiquement à la notion d'adhérence et à son évaluation pour le cas du tramway d'Alger. Dans un premier temps, il y est question d'abord de définir la notion, puis de tester, l'adhérence spatiale du tramway à l'échelle locale des quartiers qu'il traverse. L'analyse se base, pour cela, sur les éléments constitutifs du territoire de chaque quartier, qui ont été identifiés en utilisant la méthode de Kevin Lynch. L'adhérence du tramway y est analysée par rapport aux différents éléments des images des huit quartiers. Dans un deuxième temps, l'adhérence du tramway d'Alger est analysée par rapport à la question des usages d'une part, et à celle des processus organisationnels et des acteurs producteurs du territoire d'autre part.

Enfin, nous proposons à la fin du chapitre une expérience empirique à partir de quatre projets visant à renforcer l'adhérence du tramway. Ce sont des idées de projets qui servent de support à la discussion entre les acteurs. Ce sont principalement des projets d'espaces publics et de tissage entre les formes urbaines dont le but est de renforcer l'adhérence du tramway à travers l'aménagement d'espaces appropriés à la métrique pédestre. Ces projets constitueraient les médiats qui permettraient d'enclencher le débat et la médiation entre les acteurs. Nous y mettons en avant l'idée que le renforcement de l'adhérence du tramway peut constituer une des conditions méthodologiques de projet de ville autour du tramway qui, au-delà de la fabrication des liens spatiaux, peut être un facteur de médiation entre les acteurs en ayant l'espace public comme objet transactionnel.

8.1. L'adhérence spatiale des modes de transport

Les différentes métriques se distinguent, nous dit Georges Amar, par leur degré et leur mode d'inscription urbaine. Ce dernier se décline selon deux aspects, *« 1. Celui de son accessibilité externe : de quelle manière donne-t-elle accès aux lieux d'activités de la ville ? 2. Celui de son contenu propre : que fait-on pendant le mouvement et quel est le statut des espaces du mouvement ? »* (Amar, 1993). Ces aspects participent à définir une autre caractéristique des métriques qui est leur niveau d'adhérence au territoire de la ville. L'adhérence *« est la possibilité pour le voyageur de couvrir l'ensemble des points du parcours, c'est le rapport entre la longueur du réseau (dans une unité de mesure donnée) et le nombre de points d'arrêts. Exemple : pouvoir monter ou descendre entre deux arrêts d'autobus »* (Lévy, 2005 b, p. 159). L'adhérence se mesure suivant une échelle, du moins adhérent au plus adhérent, ou de l'adhérence « terminale » discontinue à l'adhérence « longitudinale » continue. Nous retrouvons dans un premier extrême le transport aérien, complètement déconnecté des lieux. Il décolle d'un point A à un point B, il est complètement discontinu. De l'autre côté, nous retrouvons la marche à pied comme déplacement continu, qui adhère complètement au territoire et permet d'accéder à toutes ses parties. Amar propose de classer les différents types de mouvement en fonction de leur rapport à la ville, en les positionnant du plus discontinu au plus continu. À la ville étalée et aux grands territoires correspondent des modes moins adhérents qui favorisent les vitesses et réduisent les points d'ancrage. À l'opposé, à la richesse des tissus urbains correspondent des modes plus adhérents qui permettent d'accéder à un maximum de lieux *« comme une sorte de couture à petits points »* (Amar, 1993). Cette adhérence définit également l'accessibilité des lieux. Plus un espace est desservi par des modes adhérents, plus les différentes parties de cet espace seront accessibles. De plus, moins un mouvement est adhérent au territoire *« plus son contenu propre, tant en termes d'activité qu'en termes d'espace, est lui-même étranger aux lieux et activités qu'il relie »* (Amar, 1993). Inversement, plus ce mouvement est adhérent, plus

les points qui déterminent l'adhérence sont en lien avec l'environnement et en déterminent le mouvement lui-même (Amar, 1993; Lévy, 2005b).

L'idée de combiner la pensée sur la ville et ses formes urbaines avec celle sur la mobilité et les transports, implique l'idée de penser ces derniers comme un système qui favorise l'adhérence au territoire. Plus un mode est discontinu, plus il devra être complété par des modes continus pour renforcer l'adhérence du système. Il faut penser, de ce fait, l'intermodalité comme un système qui permet de passer de la discontinuité à la continuité. Prenons toujours l'exemple d'un tramway qui traverse une ville avec un intervalle moyen d'arrêts à 3 km de distance. Ce tramway seul sera peu adhérent, car la distance entre chaque arrêt est importante et ne correspond pas à un confort de marche tel que défini par Léon Krier, à savoir une distance de 500m (Declève et al., 2009). Il serait difficile pour un voyageur de rejoindre un lieu situé entre les deux arrêts de tramway. Pour renforcer l'adhérence, il faudrait soit réduire la distance entre chaque arrêt à un maximum de 1 km de distance, soit combiner le tramway avec un réseau de bus qui prendrait le relais et distribuerait les espaces situés entre les arrêts distants. Ceci permettrait une continuité des mouvements en articulant entre différentes métriques.

Si nous nous limitons aux définitions données ci-dessus, l'adhérence reste attachée à la linéarité des parcours. Elle ne prend pas en charge l'épaisseur du territoire compris autour de chaque métrique ni le rapport de continuité avec la métrique pédestre. La multiplication des points d'ancrage d'une ligne de transport public ne garantit pas forcément le lien avec l'environnement de la ligne. Les points d'ancrage ne garantissent pas forcément un bon relais pédestre. Si le parcours à pied est mal aménagé ou parsemé d'obstacles, l'adhérence du système est mise à mal. De plus, si les habitants ou les piétons n'ont pas accès à la métrique pour une raison ou pour une autre, l'adhérence de ce transport s'affaiblit malgré le nombre important d'arrêts. De ce fait, la notion d'adhérence implique une compréhension plus large qu'il est important de redéfinir ou plutôt de préciser.

Selon la définition donnée par le Centre national des ressources textuelles et lexicales (CNRTL), *adhérer* est le fait de *« s'attacher par une union physique étroite (à une chose, à une personne, etc.) »*[1]. *De ce fait, l'adhérence, c'est « l'état d'une chose qui adhère physiquement à une autre »* ou encore, c'est le *« fait de coller à une surface, sous l'action des forces d'attraction [...] »*[2]. Dans le cas de l'espace urbain, l'adhérence devient le propre des objets urbains qui favorisent le contact entre eux et avec les différentes parties du territoire. Un mode de transport adhérent est donc, non seulement, un mode qui multiplie les points d'ancrage au territoire, mais

[1] http://www.cnrtl.fr/definition/adhérer
[2] http://www.cnrtl.fr/definition/adhérence

c'est également un mode qui permet de connecter ces points aux différents objets constitutifs de ce territoire. À l'échelle de la ville, lorsque les distances sont importantes, l'adhérence est renforcée par l'intermodalité et la connexion entre les différentes lignes du réseau de transport public. À l'échelle locale des quartiers et du voisinage, lorsque les distances sont plus courtes, c'est la métrique pédestre qui assure l'adhérence. Les différents arrêts d'un tramway ou d'une ligne de bus par exemple, doivent permettre une continuité des déplacements piétons de l'intérieur de ces modes vers l'extérieur. À chaque station, il devrait être possible de rejoindre dans une distance de confort pédestre l'ensemble des éléments constituant le territoire environnant compris dans l'épaisseur d'une ligne. Ceci renforcerait le contact entre les différentes métriques et le territoire de la ville, par l'intermédiaire de la métrique pédestre.

Dans cette optique, l'espace public prend une importance considérable du fait qu'il est le support aux déplacements piétons. Si les autres métriques constituent, lorsqu'elles ont une bonne adhérence, des coutures à petite échelle, comme le précise George Amar (Amar, 1993), la métrique pédestre agit plus comme un tissage. Elle introduit une seconde dimension qui lui permet des ramifications sur l'ensemble du territoire. Les parcours offerts y sont multiples et les points d'arrêts infinis. Ce tissage permet de se connecter aux différentes parties du territoire de l'échelle locale et aux différents objets le constituant. Les distances de confort pédestre de 500 m de Léon Krier deviennent en ce sens des références, pour le calcul et l'évaluation de l'adhérence du système de mobilité à l'échelle locale. Au niveau de la ville, il est à présent possible de dire que l'efficacité d'un système de mobilité et son adhérence relèvent non seulement du passage de modes discontinus à des modes continus comme le précise Amar (Amar, 1993), mais relèvent également d'un tissage sur le territoire. Les métriques des transports publics prises individuellement se développent sur une seule dimension assurant des coutures linéaires. Des lignes seules ne sont pas efficaces ni complètement adhérentes, malgré un nombre important d'arrêts. Elles ont besoin de connexions avec d'autres lignes de la même métrique et de métriques différentes. Elles doivent constituer un maillage ou un tissage sur la deuxième dimension, voire la troisième si l'on prend en considération des changements de niveaux. Ce tissage de la grande échelle doit maintenir pour référence la métrique pédestre et la fabrication de l'espace public, car c'est elle qui permet le remplissage des mailles constituées par le tissage.

En ayant l'espace public et la métrique pédestre comme référence, il est possible de définir l'adhérence d'un mode de transport comme sa capacité à multiplier les contacts avec le territoire qu'il traverse et avec les objets et les formes urbaines qui constituent ce territoire. Cette adhérence est assurée par la multiplication des points d'ancrage (des arrêts) d'une part, et par l'établissement des liens et des contacts dans l'épaisseur du territoire d'autre part. Ceci se fait à travers

la connexion à d'autres lignes lorsqu'il s'agit de la grande échelle, et à travers l'espace public lorsqu'il s'agit de l'échelle locale. Pour assurer une certaine qualité urbaine au niveau du voisinage, tout objet urbain doit assurer un certain confort d'accès aux déplacements piétons. C'est la relation des différents objets à la métrique pédestre qui assure leur adhérence au territoire. Par conséquent, l'adhérence devient une des conditions de la construction d'un espace urbain qui offrirait une certaine qualité de vie en ville. De plus, elle serait un des garants de la connectivité aux différentes échelles de territoire.

8.1.1. L'adhérence en termes d'usages et de pratiques

Le concept d'adhérence a été présenté jusqu'à présent à partir de la définition du terme adhérer, présentée précédemment, à savoir : avoir un contact physique entre des objets. Ceci a été traduit dans la ville par une adhérence spatiale au territoire et aux différents objets constituant ce dernier. Si nous prenons à présent la seconde définition du terme adhérer, à savoir : *« s'attacher d'une union étroite et forte (à des réalités concrètes ou abstraites [...]) »*[3], *la compréhension du concept d'adhérence prend un peu plus d'épaisseur. Toujours selon le CNRTL, l'adhérence est selon cette seconde acceptation « l'attachement moral étroit, poussé jusqu'à la coïncidence, à des réalités exerçant elles-mêmes une forte attirance (souvenirs, idées, objets, personnalité, Dieu, etc.) »*. Cette nouvelle définition apporte une dimension supplémentaire, qui est moins matérielle et donc moins spatiale. Elle est plus liée à des réalités propres aux individus et à la société. Il est selon cette définition possible d'adhérer à une idée, à une pratique, à une organisation, à un système de pensée, etc. L'adhérence n'y est plus l'exclusivité du contact physique, mais devient également la caractéristique de certains comportements individuels ou collectifs.

À partir de là, l'adhérence spatiale d'une métrique ne suffit plus à elle seule à caractériser l'adhérence même de cette dernière. Le comportement et les idées des acteurs qui produisent la ville, et des usagers qui utilisent le mode de transport en question deviennent des critères supplémentaires pour caractériser l'adhérence. De ce fait, en plus de l'adhérence spatiale, il est possible d'identifier deux autres types d'adhérence qui sont : l'adhérence par rapport aux pratiques et aux usages et l'adhérence par rapport aux processus organisationnels et des acteurs du territoire. L'usage du terme adhérence pour ces deux aspects peut sembler problématique. Pour être plus précis, le terme adhérence définit la qualité de la métrique et non les pratiques et les acteurs. Une métrique adhérente est une métrique qui fait en sorte que les habitants l'utilisent et que les acteurs adhèrent au projet et aux processus qui en découlent.

[3] http://www.cnrtl.fr/definition/adhérer

L'adhérence en termes de pratiques et d'usages implique l'idée que les citoyens acceptent dans un premier temps le mode qui leur est offert. Dans un deuxième temps, ceci implique le fait qu'ils l'utilisent et qu'ils y aient accès. En d'autres termes, il faudrait que les citoyens adhèrent à l'utilisation du tramway, par exemple. Pour ce faire, il faudrait que ce dernier leur offre une certaine adhérence qui se matérialise dans ces cas-là par son accessibilité d'une part, et par la sécurité qu'il offre d'autre part. Ceci implique un certain nombre de paramètres qui entrent en jeu pour la définition de son accessibilité et de son niveau de sécurité. En termes d'accessibilité, ceci renvoie dans un premier temps aux configurations spatiales qui doivent permettre un accès facile à la métrique. La proximité des lieux de vie et d'emploi, l'absence d'obstacles et l'efficacité du maillage sont autant de paramètres qui définissent l'accessibilité d'un mode de transport en terme spatial. Cette dernière doit prendre également en charge les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite (PMR). Elle doit leur donner accès à travers une série de dispositifs spatiaux tels que les rampes PMR, l'alignement des niveaux entre les quais et les rames, etc.

Le second aspect de l'accessibilité est financier. Il se définit par rapport aux tarifs pratiqués et à la possibilité d'y accéder pour un grand nombre de citoyens, issus de milieux sociaux différents. Pour que les citoyens puissent utiliser un mode de transport public, il faudrait qu'ils puissent avoir les moyens d'acheter un titre de transport ou de souscrire à un abonnement. Des prix élevés et uniques pour tous les citoyens ne permettent pas une adhérence du tramway à toutes les classes sociales. De ce fait, la question des subventions et des tarifs différenciés se pose avec acuité. Pour que les transports publics soient réellement rentables, les tarifs doivent dépasser un certain seuil afin d'amortir les investissements réalisés. Ils sont par conséquent, et dans la majorité des cas, subventionnés par les pouvoirs publics afin de réduire les prix des titres de transport et de donner accès à un plus grand nombre de citoyens. Ce subventionnement se fait soit par la réduction générale du prix du ticket, soit à travers des abonnements spécifiques. Ces derniers visent souvent les étudiants, les personnes âgées, les personnes sans emploi, les familles nombreuses et les enfants – qui y ont souvent accès gratuitement, en dessous d'un certain âge.

En termes de sécurité, l'adhérence d'un mode de transport se définit également par une série de dispositifs techniques, mais aussi humains. Pour que les citoyens utilisent le tramway par exemple, il faudrait qu'ils aient avant tout un sentiment de sécurité qui leur permet d'emprunter ce transport sans crainte. Ceci implique une sécurité des usagers par rapport aux agressions physiques, aux vols et aux accidents (Terzakou, 2011). Cette sécurité doit se matérialiser à l'intérieur du tramway, comme à l'extérieur au niveau de ses stations et des parcours qui y mènent. Elle passe par une série de dispositifs techniques qui commencent par l'éclairage des stations, la mise en place de barrière de sécurité, l'installation

de signalisations et de passages à niveau sécurisés, etc. Ensuite, cette sécurité passe par des dispositifs humains visant à prévenir les risques et à y réagir. Ces dispositifs passent en premier lieu par le contrôle des titres de transport, qui installerait un sentiment de sécurité et préviendrait contre l'accès au tramway par des personnes mal intentionnées (Terzakou, 2011). Elle passe également par des dispositifs de médiation par l'intermédiaire d'agents dont le rôle est d'apaiser les situations en cas de conflits ou de confrontation entre individus. C'est notamment le cas de la politique des « grands frères » ou des agents de prévention développée en France par la SNCF et la RATP. Enfin, cette sécurité passe par l'installation d'un dispositif policé ou d'une police spécialisée visant à lutter contre la délinquance et à prévenir les risques. Elle intervient lorsque la médiation est insuffisante (Terzakou, 2011). Ce dispositif humain est souvent accompagné d'un dispositif de sécurisation par vidéosurveillance installé au niveau des stations et des rames. Il permet de suivre d'éventuels suspects ou d'identifier les auteurs d'une agression ou d'une dégradation.

L'ensemble de ces dispositifs visant l'accessibilité ou la sécurisation du tramway, participe de manière significative à développer un sentiment positif auprès des citoyens. Ce sentiment est primordial pour que les citoyens adhèrent à l'utilisation d'une métrique.

8.1.2. L'adhérence en termes de processus organisationnel et de jeu d'acteur

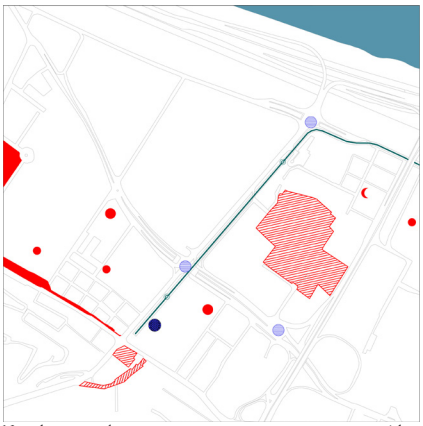
L'adhérence en terme de processus organisationnels et de jeu d'acteur, quant à elle, implique l'idée que les acteurs producteurs du territoire adhèrent au projet d'une ligne de transport public et qu'ils l'intègrent dans les processus et les dynamiques à l'œuvre ou à venir d'une part, et que le projet lui-même intègre les dynamiques des différents acteurs à son propre processus d'autre part. En tant que dynamique participant à la fabrication de la ville, les projets de transports en commun mettent systématiquement leurs propres processus en interaction avec les autres dynamiques productrices de la ville. Ils mettent en interaction des acteurs du secteur public, des acteurs du secteur privé et des acteurs de la société civile. Ils mettent également en interaction des niveaux d'échelles territoriales différentes, qui correspondent à une diversité d'acteurs et à des systèmes d'organisations et des processus de production du territoire tout aussi différents. L'adhérence d'une ligne de transport public est donc sa capacité à s'accrocher aux processus à l'œuvre sur le territoire et à intégrer les revendications et les projets des différents acteurs. C'est aussi sa capacité à adhérer aux différentes échelles territoriales et à intégrer, dans le processus global, les processus que ces échelles impliquent. En tant que projet structurant, le tramway, par exemple, doit fédérer l'ensemble des acteurs et les mener vers un consensus. Son adhérence dépend en partie de sa capacité à rassembler les différents acteurs et à les faire porter le projet. Un projet adhérent doit permettre



Parcours et points de repères 1 km



Mobilité 1 km



Nœuds et centralités 1 km



Équipements 1 km



Limites 1 km



Espaces publics 1 km

Sous-quartiers 1 km

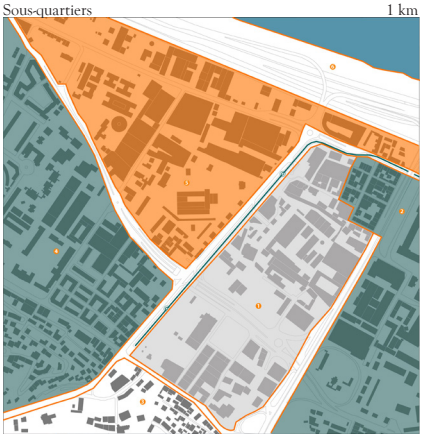


Figure 69 : exemple de la cartographie produite pour les sept éléments du territoire. Quartier du Ruisseau.

Source : élaboration de l'auteur avec la collaboration de Lucie Desmedt.

de mettre en concordance des actions et des récits qui sont à la base discordants. Jusqu'à présent, cette adhérence des processus organisationnels et des acteurs du territoire ne concerne que la durée du projet jusqu'à sa réalisation. Pourtant, la ville change et est en constante évolution. Le jeu d'acteur et les dynamiques de production de la ville sont en perpétuel mouvement et reconfiguration. Les lignes de transport en commun doivent permettre à de nouveaux projets, de nouveaux acteurs ou de nouveaux besoins de se greffer à leurs propres dynamiques. Leur adhérence ne s'arrête pas avec l'arrêt des travaux. Elle doit continuer et permettre la modification d'une ligne, sa déviation, son extension ou l'augmentation de sa capacité en fonction des besoins. Elle doit permettre également à d'autres acteurs par exemple de créer des nœuds d'intermodalité supplémentaires, de nouvelles centralités, de nouveaux aménagements, etc. Ces derniers doivent avoir la possibilité de se greffer aux différentes lignes, de manière physique, mais aussi organisationnelle en modifiant les dynamiques en place par l'apport de nouveaux besoins.

8.2. L'adhérence du tramway à l'échelle des quartiers

Dans la scène du drame (chapitre I), nous avons présenté une carte du réseau de transport autour du tramway d'Alger (figure 10). Il s'agit d'une partie du transport public et de quelques lignes privées. Nous pouvons y lire une faible articulation du tramway à d'autres modes de transports. Même si cette carte est probablement incomplète et n'intègre pas la restructuration du réseau en cours, il est clair néanmoins que le réseau de transport d'Alger, dans son état actuel, ne permet pas de développer une bonne adhérence du tramway à l'échelle de la ville. Le tramway connecte linéairement les parties de territoire qu'il traverse, mais ne permet pas de rejoindre n'importe quel autre point du territoire se situant de part et d'autre de la ligne.

N'ayant pas les informations complètes sur l'état du réseau de transport actuel ni de son développement futur, nous avons choisi de nous concentrer sur l'analyse de l'adhérence à l'échelle locale des quartiers que nous avons analysés.

8.2.1. L'in-adhérence spatiale du tramway d'Alger

L'évaluation de l'adhérence spatiale du tramway d'Alger à l'échelle locale se base, comme les analyses précédentes, sur le travail effectué sur le terrain avec Lucie Desmedt. En prenant comme référence la métrique pédestre, il s'agit ici d'évaluer comment le tramway se connecte aux différents éléments constituant le territoire des huit quartiers analysés. Nous avions pour objectif d'évaluer, à travers la marche, comment chacune des stations comprises dans les huit cadrages interagit avec son environnement. Pour ce faire, proposons d'utiliser en partie, non pas la méthode de Lynch, mais sa grille de lecture du territoire.

Lors de nos recherches, nous n'avons pas pu effectuer assez d'interviews pour pouvoir appliquer la méthode et identifier une réelle image des quartiers. De plus, l'imagibilité des quartiers ne nous aiderait pas à définir l'adhérence du tramway. De ce fait, le résultat de ce travail n'est donc pas l'image que se font les habitants de leurs quartiers, mais plutôt une identification des éléments caractéristiques du territoire, du point de vue — aussi subjectif soit-il, des deux chercheurs. Pour rappel, nous utilisons les cinq éléments de Lynch auxquels nous rajoutons trois éléments complémentaires. Ces éléments font partie du territoire et sont considérés par les deux chercheurs comme des éléments importants auxquels le tramway doit nécessairement adhérer. Ces éléments sont : les parcours et les points de repère, les nœuds et les centralités, les limites, les sous-quartier, les équipements, les espaces publics et la mobilité.

Pour chaque élément, une carte a été produite pour chacun des huit quartiers, ainsi que huit cartes de synthèse (figure 69). Elles ont été réalisées en collaboration avec Lucie Desmedt et ont servi pour son travail de fin d'études (TFE), dans le cadre du master complémentaire en urbanisme et aménagement du territoire de l'Université catholique de Louvain (UCL). Elles lui ont permis une première expérimentation de la notion d'adhérence en l'appliquant sur cinq des huit quartiers que nous étudions et particulièrement sur le cas de Bordj El Kiffan. Certains éléments de ce TFE sont repris dans ce qui suit et seront complétés et affinés en cours de route.

Dans son mémoire, Lucie Desmedt identifie cinq configurations spatiales du tramway par rapport aux éléments du territoire. Ce sont des configurations que nous avions rencontrées sur le terrain et qui sont la réalité du tramway d'Alger. Ces configurations correspondent aux liens qu'établissent les stations du tramway avec les éléments des quartiers. En tant que premier point d'ancrage au territoire, ce sont les stations qui servent de référence à l'identification du degré d'adhérence de la métrique en question. Les configurations sont les suivantes :

- l'absence de liaison : *« cas de figure où la station s'inscrit de manière ponctuelle au tissu. Aucun aménagement n'a été réalisé »* ;
- liaison immatérielle : *« cas de figure dans lequel un dispositif tente de mentionner certaines potentialités au quartier »* ;
- liaison matérielle : *« cas de figure qui présente un aménagement cohérent entre la station et un élément significatif au quartier »* ;
- juxtaposition de la station sur l'élément : *« cas de figure où la station se greffe sur l'élément. Ce dernier a eu un effet catalyseur sur la station »* ;
- juxtaposition de l'élément sur la station : *« cas de figure où la station se confond avec l'élément. Ici, c'est la station qui a suscité le nouvel aménagement »*. (Desmedt, 2013, p. 10)

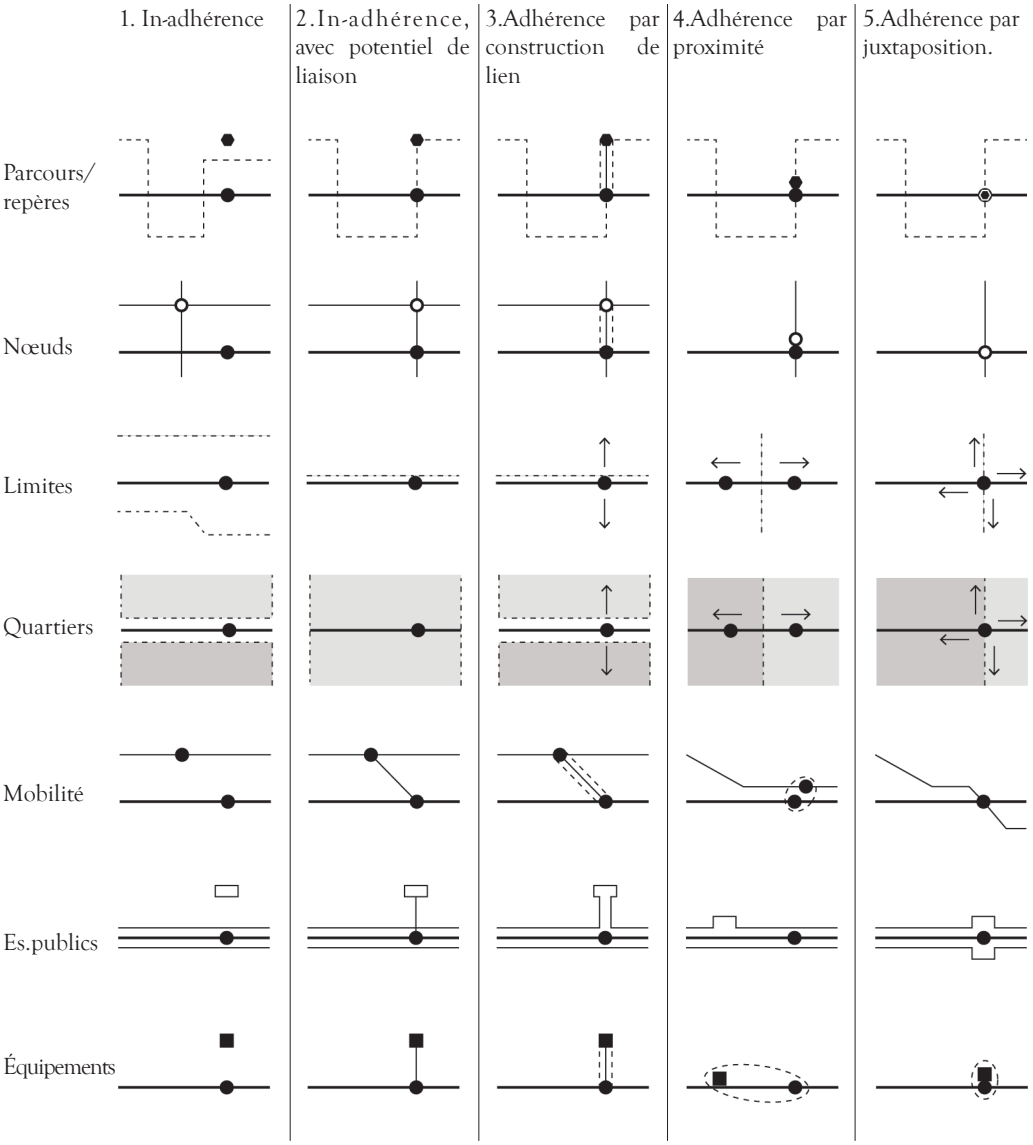


Figure 70 : tableau synthétique des cinq configurations pour chaque type d'élément.
Source : élaboration de l'auteur.

De ces cinq configurations, il est possible de dire que la première est in-adhérente ; que la seconde l'est également, mais qu'elle contient un potentiel d'adhérence qui dépendra des futurs aménagements ; et enfin que les trois dernières sont des configurations adhérentes. Cette classification est une clé dans la suite de la présentation. Elle doit cependant être affinée pour chaque type d'élément. En effet, l'adhérence aux éléments ponctuels de type nœuds et centralités n'est pas la même que l'adhérence aux éléments linéaires de type

limite, ou surfaciques de type quartier. Dans ce qui suit, chaque type d'élément est repris séparément et est défini en fonction du rapport mis en place par le tramway. Les cinq catégories sont reprises pour chaque type d'élément et affinées en fonction des configurations rencontrées. Ceci permettra par la suite de renommer les catégories et d'évaluer l'adhérence sur la longueur du tramway.

Les parcours et repères

La première cartographie réalisée combine deux éléments de la grille d'analyse de Kevin Lynch : les parcours et les points de repère. Nous les avons rassemblés dans une seule cartographie qui permet de superposer la voirie et les parcours avec les points qui longent ces cheminements. Les parcours ne sont pas ceux des habitants, mais ceux que les chercheurs ont empruntés lors de leur déplacement et de leur visite de terrain. Ils ont été géoréférencés grâce au GPS et repris sur la cartographie. Ils viennent en surbrillance des voies de chaque quartier. Les repères, quant à eux, sont des points qui nous ont permis de nous localiser lors de ces cheminements. À Bab Ezzouar CUB1 et à Bordj El Kiffan centre, ce sont nos guides qui les ont identifiés. L'adhérence du tramway à ces éléments dépend de sa capacité à se connecter aux parcours et à la voirie et d'offrir un cheminement piéton confortable. Le tramway doit aussi permettre de rejoindre les points de repère et de leur donner une meilleure visibilité.

Sur le terrain, nous avons rencontré les cinq configurations reprises dans la figure 71. La première est complètement in-adhérente. Ni le parcours ni le point de repère ne sont connectés à la station. Il est possible également que le parcours et le point de repère ne soient pas connectés entre eux. Dans la seconde configuration, il y a un lien entre le parcours et le point de repère d'une part, et entre le parcours et la station d'autre part. Le parcours peut traverser la station et la relier à travers la voirie à un point de repère, sans forcément qu'il y ait un aménagement approprié. Cette configuration ne permet donc pas le confort pédestre nécessaire à l'adhérence du tramway aux points de repère. Elle est de ce fait in-adhérente, tout en contenant un potentiel d'adhérence que de futurs aménagements pourront apporter. La troisième configuration est presque similaire à la précédente, à la différence que la connexion est aménagée en conséquence. Le parcours devient un espace public propice au déplacement piéton, qui relie la station au point de repère. La configuration est de ce fait adhérente autant que les deux suivantes. La quatrième configuration est celle où le point de repère est à proximité de la station. Cette dernière renforce de ce fait le point de repère. C'est le cas par exemple au niveau de la station *Bab Ezzouar CUB1*, où la station s'installe à proximité de la cité universitaire. En prenant le nom de la cité, et en créant un aménagement spécifique pour le transport étudiant, la station renforce le repère que constitue la cité universitaire. Enfin, la dernière configuration est celle où la station elle-même constitue un

point de repère par l'aménagement qu'elle apporte. C'est le cas notamment pour les stations du *Ruisseau*, du *Caroubier* et de *Bab Ezzouar 5 juillet*.

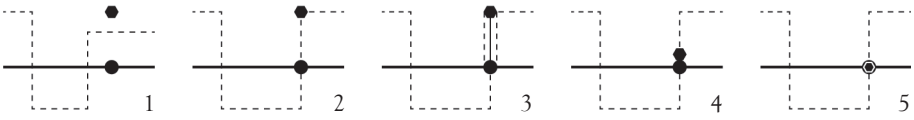


Figure 71 : les cinq configurations spatiales des parcours et repères. *Source : élaboration de l'auteur.*

Nœuds et centralités

« Les nœuds sont les points focaux et stratégiques dans lesquels un observateur peut pénétrer [...] » (Lynch, 1969). Ils peuvent être autant les points de rencontre des voies et des parcours, qu'une place, un commerce ou une administration. Ce sont également les centralités qui rayonnent sur un vaste territoire. Ces nœuds et centralités peuvent être existants et renforcés par le tramway ou réduits avec son arrivée. Il se peut également que le tramway lui-même crée de nouveaux nœuds et points de concentration. Son adhérence dépend de sa capacité à renforcer les nœuds existants qui sont à proximité de son parcours et qui coïncident parfois avec les nœuds qu'il crée. C'est aussi sa capacité à connecter, à travers des aménagements d'espace public, des centralités plus éloignées, mais qui jouent un rôle central dans les quartiers.

La figure 72, reprise ci-dessous, montre les cinq configurations rencontrées concernant le rapport entre le tramway et les nœuds et centralités des différents quartiers. Elles sont similaires aux configurations rencontrées avec les points de repère. Dans les deux cas, les deux premières configurations sont in-adhérentes avec un potentiel pour la seconde, et les trois dernières sont adhérentes grâce à la proximité ou à la fabrication de l'espace public.

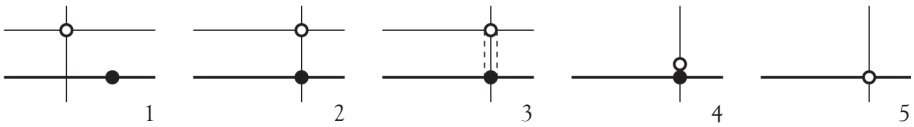


Figure 72 : les cinq configurations spatiales des nœuds et centralités. *Source : élaboration de l'auteur.*

Limites

« Les limites sont les éléments linéaires qui ne sont pas considérés comme des voies : ce sont généralement, mais pas toujours, les frontières entre deux sortes de zones » (Lynch, 1969). Les limites peuvent être naturelles, de type rivières, mers, montagnes, ou artificielles de type infrastructures ferroviaires, ponts, autoroutes, etc. L'arrivée du tramway dans des quartiers agit de différentes manières par rapport aux limites. Il peut créer de nouvelles limites ou renforcer des limites existantes,

comme il peut permettre de dépasser les limites, de créer des connexions et des liens entre les différents bords. Dans le premier cas, le tramway est in-adhérent, dans le second il est adhérent.

La figure 73 représente les configurations rencontrées à travers le passage du tramway par les différentes limites. La première configuration est celle où les limites sont éloignées par rapport au passage du tramway. Dans ce cas-là, il n'interagit pas avec elles et ne permet en aucun cas de les dépasser ou de renforcer son adhérence au territoire. Pire encore, dans certaines configurations, il crée lui-même une limite supplémentaire. La seconde configuration est celle où le tramway vient se superposer ou se juxtaposer à des limites existantes. C'est le cas, nous l'avons vu, à Cinq Maisons et à Bordj El Kiffan Mouhous, où le site propre du tramway est juxtaposé aux voies rapides en renforçant les fractures dans les quartiers. Cependant, cette juxtaposition abrite un certain potentiel de liaison. La présence de stations peut constituer un prétexte pour la réalisation de nouveaux aménagements qui viseraient à connecter les deux parties séparées par une limite. Cela peut se faire par des passerelles, des tunnels, ou simplement par des passages à niveau correctement aménagés et sécurisés. La troisième configuration part de la situation précédente, mais permet justement, par les aménagements apportés, de connecter les différentes parties et de dépasser les limites. Le tramway y devient adhérent malgré sa superposition ou juxtaposition à une limite existante. La quatrième configuration est celle où le tramway traverse perpendiculairement une limite. Il permet de ce fait de connecter ses deux parties en reliant deux stations se situant de part et d'autre de la limite. Enfin, dans la dernière configuration, le tramway traverse également la limite de manière transversale. La différence est que la station se situe au niveau de la limite. C'est elle qui assure le lien entre les parties en étant à cheval sur les deux côtés. Il n'y est pas nécessaire d'emprunter le tram pour traverser la limite. Le simple déplacement piéton permet ce passage. Cette configuration est très peu rencontrée dans les huit quartiers. Nous la retrouvons ailleurs le long du passage du tramway et notamment au niveau de la station du *Caroubier.* Cette dernière se situe au-dessus de la ligne de chemin de fer qui constitue une limite entre Hussein Dey et Magharia d'un côté et le Caroubier de l'autre.

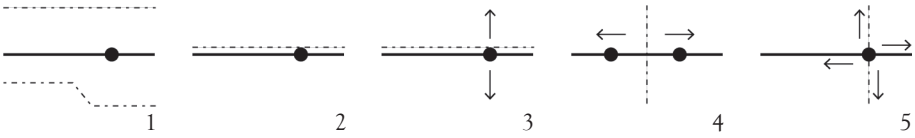


Figure 73 : les cinq configurations spatiales des limites. *Source : élaboration de l'auteur.*

Les sous-quartiers

À l'échelle de la ville, Kevin Lynch nous parle de quartiers. Dans notre cas, en étant déjà dans des quartiers, la subdivision crée des sous-quartiers. Ce

sont des zones relativement homogènes et continues qui ne sont pas divisées par des limites. Elles comportent, dans la majorité des cas, le même type de tissu et de formes urbaines qui constitue les entités formes urbaines/acteurs précédemment présentées. Le tramway est adhérent aux sous-quartiers lorsqu'il permet de les connecter entre eux. Il est au contraire in-adhérent lorsqu'il accentue la séparation par le renforcement d'une limite, ou lorsqu'il divise un sous-quartier en deux.

Les cinq configurations rencontrées sont reprises dans la figure 74. La première configuration est celle où le tramway passe au milieu d'un sous-quartier. Bien qu'il desserve l'intérieur de l'entité, il ne permet pas de créer des liens avec d'autres entités. D'autant plus que dans certains cas, il crée une séparation et fabrique de nouvelles limites qui divisent les entités en deux sous-quartiers. Cette configuration est in-adhérente dans le sens où elle n'établit pas de lien entre les sous-quartiers, même si elle peut adhérer à un sous-quartier pris individuellement. La seconde configuration est celle où le tramway passe au niveau de la limite entre deux sous-quartiers sans y apporter de modifications. Il peut accentuer la distinction entre les deux entités. C'est un cas de figure que nous avons souvent rencontré, où le tramway arrive avec son propre aménagement d'espace public se limitant à l'espace de la voirie qui sépare les entités entre elles. Du fait de cette limitation, il ne permet pas de relier les sous-quartiers entre eux. Cela dit, en se situant à la limite et en apportant quelques aménagements, cette configuration constitue un potentiel pour créer des liens entre les sous-quartiers, que nous retrouvons dans la troisième configuration. Les quatrièmes et cinquièmes configurations sont similaires aux quatrièmes et cinquièmes configurations rencontrées au niveau des limites. C'est un passage transversal du tramway qui établit le lien entre les sous-quartiers, soit par l'intermédiaire de la ligne dans la quatrième configuration, soit grâce à la station qui assure l'interface dans la cinquième configuration.

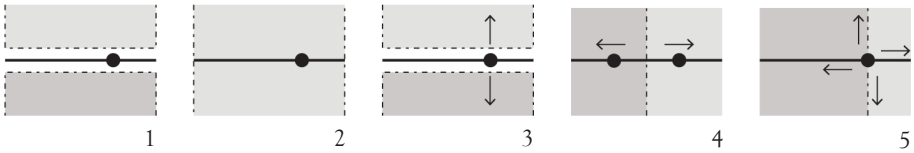


Figure 74 : les cinq configurations spatiales des sous-quartiers. *Source : élaboration de l'auteur.*

La mobilité

La mobilité est le premier élément que nous rajoutons à la grille d'analyse proposée par Lynch. Il s'agit du réseau de transport en commun qui traverse chaque quartier. L'adhérence du tramway doit, comme nous l'avons vu précédemment, permettre dans le meilleur des cas une intermodalité avec les autres métriques. Lorsque cela n'est pas possible, l'adhérence peut augmenter

avec des connexions piétonnes qui relient les différentes métriques de transport public entre elles.

Les cinq configurations possibles sont reprises dans la figure 75. La première est bien évidemment la déconnexion totale et l'in-adhérence. Dans ce cas-là, la métrique du tramway n'entre pas en relation avec une autre ligne de la même métrique ou d'une métrique différente. Elles ne sont même pas en contact via d'autres voies. La seconde configuration est celle où les stations du tramway et d'une autre ligne sont reliées par une voirie, mais sans aménagement spécifique pour le piéton. L'adhérence y est absente, mais peut être potentiellement retrouvée par un aménagement d'espace public, comme c'est le cas de la troisième configuration. La quatrième configuration est celle où une autre ligne de transport passe à proximité de la ligne de tramway et dispose d'une station à proximité qui sera reliée par l'espace public. C'est le cas au niveau de *Bab Ezzouar 5 juillet* où la station de tramway connecte les arrêts de bus aménagés à proximité. Enfin, dans la dernière configuration, il y a une sorte de superposition totale entre la station de tramway et celle d'un autre transport en commun. C'est le cas au *Ruisseau* avec les lignes de bus et au *Caroubier* avec le train.

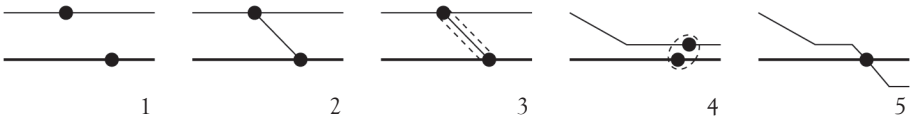


Figure 75 : les cinq configurations spatiales de la mobilité. *Source : élaboration de l'auteur.*

L'espace public

Au premier point de ce chapitre, il était question de la notion d'adhérence. Il a été mis en évidence l'importance de l'espace public qui sert de support à la métrique pédestre. Cet espace doit de ce fait être un élément clé pour identifier le niveau d'adhérence du tramway. Ce dernier doit permettre de connecter son propre espace public à l'ensemble des espaces publics des quartiers. Il sera adhérent lorsqu'il créera un réseau d'espaces publics aménagés, fait de places, de rues, de parcs, etc. Il doit assurer une continuité entre son espace nouvellement aménagé et le reste des espaces publics de la ville.

Tout comme les autres éléments, les configurations du tramway par rapport à l'espace public sont au nombre de cinq et sont reprises dans la figure 76. La première configuration est la déconnexion totale entre un espace public existant dans le quartier et l'espace public du tramway. La seconde configuration est la présence d'un potentiel de liaison entre l'espace public du tramway et celui disponible dans le quartier, sans que cette liaison ne soit aménagée. Dans la troisième configuration, les deux espaces publics sont reliés par un troisième

espace public aménagé. Ils forment une continuité qui, lorsqu'elle est multipliée, constitue un réseau d'espaces publics. La quatrième configuration est celle où l'espace public du tramway englobe un espace public existant le long de son passage. Ce dernier devient un prolongement de l'aménagement du tramway, y compris s'il a été réalisé ultérieurement. Enfin, la dernière configuration est celle où le tramway fabrique de l'espace public autour de ses stations, ou se greffe directement à un espace public existant par une accroche au territoire qui est la station même.

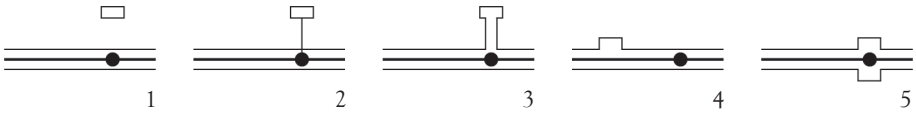


Figure 76 : les cinq configurations spatiales de l'espace public. *Source : élaboration de l'auteur.*

Les équipements

Le dernier élément qui permet de définir l'adhérence est celui lié aux équipements. Ces derniers sont, comme les nœuds et les centralités, des lieux qui attirent un certain nombre de citoyens. Ils sont dispersés sur le territoire sans forcément avoir de logique de répartition spatiale. Ils doivent néanmoins, pour produire un cadre de vie agréable, être le plus accessibles à la métrique pédestre. De ce fait, l'adhérence du tramway à ces équipements dépend de sa capacité à les rendre accessibles. Il doit permettre de les rejoindre à partir de chaque station en offrant les aménagements adéquats.

Les cinq configurations rencontrées par rapport aux équipements sont reprises dans la figure 77. Les trois premières sont semblables aux trois premières configurations que nous retrouvons au niveau des points de repère et au niveau des nœuds. La quatrième configuration quant à elle se rapproche plus de la quatrième de l'espace public. C'est-à-dire que l'équipement est à proximité de la ligne, mais pas forcément au niveau de la station. L'espace public aménagé par le tramway le long de son passage permet de rejoindre l'équipement en question. C'est la liaison entre deux stations qui permet de le rejoindre. Enfin, dans la dernière configuration, l'équipement est à proximité directe de la station et offre une adhérence totale.



Figure 77 : les cinq configurations spatiales des équipements. *Source : élaboration de l'auteur.*

L'affinage des cinq configurations rencontrées pour chaque élément nous permet dans un premier temps de renommer les cinq types de configurations générales de l'adhérence du tramway au territoire. Elles deviennent :

- Configurations in-adhérentes avec déconnexion totale ;
- Configurations in-adhérentes avec un potentiel de liaison ;
- Configurations adhérentes par construction du lien ;
- Configurations adhérentes par proximité ou passage transversal ;
- Configurations adhérentes par juxtaposition des éléments.

À partir de cette grille de lecture supplémentaire, il est possible d'évaluer l'adhérence totale du tramway en fonction de son adhérence à chacun des sept éléments. Dans le tableau qui suit (tableau 09), les différents types de configurations sont repris pour chaque élément et pour chaque quartier. Il y est indiqué, dans les différentes cases, le nombre de fois où l'on retrouve chaque configuration pour chacun des quartiers et pour chaque élément de référence[4]. Chaque type de configuration est représenté dans le tableau par un code couleur qui permet de se repérer et de faciliter la lecture. Pour chaque élément, la configuration la plus présente dans le quartier est colorée de la couleur qui lui correspond. Il est facile de ce fait de lire les configurations les plus présentes dans les différents quartiers et dans les différents éléments. La dernière ligne reprend le nombre total de situations rencontrées pour chaque type de configuration.

La lecture des résultats du tableau permet de dire clairement que le tramway est in-adhérent au territoire. Dans trois des sept éléments d'analyse — les limites, les sous-quartiers et la mobilité — les configurations spatiales dominantes sont complètement in-adhérentes et sans aucune connexion. Dans les trois cas, c'est la première configuration qui domine. Dans les cinq autres éléments, les configurations spatiales sont également in-adhérentes, mais appartiennent au second type de configurations qui offre un potentiel de liaison et donc un potentiel d'adhérence.

Prise individuellement, la mobilité semble être l'élément le plus intéressant et qui permet la meilleure adhérence du tramway. Même si le nombre total de situations penche vers le premier type de configurations, il existe un nombre important de situations adhérentes dans quelques quartiers. Dans certains d'entre eux, le nombre de configurations adhérentes est supérieur aux configurations in-adhérentes.

[4] Ceci est établi à partir de la cartographie réalisée pour chaque quartier et qui est reprise en annexe.

	parcours/repères					noeuds/centralités					limites					sous-quartiers					mobilité					équipements					espaces publics				
Configurations sapat.	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
Ruisseau-Abattoirs	3	6	1	0	1	3	10	0	0	1	2	1	1	2	0	2	0	1	1	0	1	2	0	2	1	5	4	1	3	0	3	4	0	2	1
Hussein Dey	2	6	0	2	0	4	7	0	2	0	5	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4	2	0	1	0	6	20	0	2	1	1	0	0	0	2
Cinq Maisons	5	0	0	1	0	1	11	1	1	1	1	2	0	0	0	2	1	0	1	0	1	0	0	1	1	4	17	2	0	0	5	4	1	2	1
Mokhtar Zerhouni	2	0	0	0	1	2	13	2	1	0	1	3	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	2	14	0	1	1	6	6	0	0	1
Babezzouar 5 juillets	0	5	1	1	1	1	9	2	2	1	1	3	0	1	0	2	0	1	2	0	0	0	1	0	1	4	7	0	2	1	1	3	2	1	1
Babezzouar CUB1	0	3	1	1	0	2	8	3	1	1	0	1	1	0	0	3	0	1	1	0	1	1	0	1	2	3	16	0	0	1	1	1	1	0	1
Bordj el Kiffan centre	0	7	5	1	0	0	7	7	1	0	1	0	0	0	1	0	1	2	1	1	1	1	1	0	0	1	7	6	5	0	1	4	3	2	0
Bordj el Kif. Mouhous	1	1	0	1	0	1	4	1	1	0	1	1	0	0	0	3	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	4	0	0	1	5	2	0	1	0
Total	13	28	8	7	3	14	69	16	9	4	12	11	2	3	1	14	3	5	7	1	9	7	2	7	5	25	80	9	13	5	23	24	7	8	7

Légende chromatique:

Types de configurations spatiales:

Configurations in-adhérentes

Configurations in-adhérentes avec déconnexion totale

Configurations in-adhérentes avec un potentiel de liaison

Configurations adhérentes

Configurations adhérentes par construction du lien

Configurations adhérentes par proximité ou passage transversal

Configurations adhérentes par juxtaposition des éléments

Tableau 09 : l'adhérence du tramway d'Alger aux huit quartiers.
Source: élaboration de l'auteur.

À l'opposé, nous retrouvons les équipements, qui n'offrent dans aucun des quartiers un nombre de configurations adhérentes supérieures aux configurations in-adhérentes. Les configurations spatiales des équipements par rapport au tramway appartiennent, dans la majorité des quartiers, au second type.

Si nous prenons maintenant les quartiers, il est possible de dire que le quartier dans lequel le tramway est le moins adhérent est celui de Mokhtar Zerhouni. Les configurations in-adhérentes dominent dans l'ensemble de ses éléments, mis à part au niveau de la mobilité où nous retrouvons une égalité entre le premier et le quatrième type de configurations. À l'inverse, au niveau de Bordj El Kiffan centre, nous retrouvons un nombre important de configurations adhérentes, même si elles sont parfois en nombre égal avec des configurations in-adhérentes. Il est possible de dire dans ce cas-là que le tramway au niveau de Bordj El Kiffan est moins in-adhérent que dans les autres quartiers.

Pour résumer la question de l'adhérence spatiale, il est possible de dire que l'adhérence du tramway est, dans l'ensemble, de mauvaise qualité. Le tramway gagnerait en adhérence en connectant de manière plus efficace les différents éléments. Cependant, parce que dans la majorité des éléments, les configurations les plus présentes sont celles du second type, il devient possible d'envisager une amélioration de l'adhérence du tramway. Elle passerait par une série de dispositifs spatiaux qui fabriqueraient de l'espace public et des aménagements. Ils permettraient de connecter les différents éléments à travers la métrique pédestre.

8.2.2. L'adhérence du tramway en termes de pratiques

Dans le premier chapitre de cette thèse, nous avions développé le concept d'adhérence d'un mode de transport par rapport aux pratiques et aux usages. Les questions d'accessibilité et de sécurité sont ressorties comme étant des éléments clés contribuant au renforcement de l'adhérence d'une métrique. Dans ce point-ci, il s'agit de répondre aux questions suivantes : comment s'articulent les deux éléments de référence, à savoir l'accessibilité et la sécurité, dans le cas algérois ? De ce fait, quelle est l'adhérence du tramway d'Alger en termes de pratiques et des usages ?

Pour commencer, l'accessibilité dépend, comme nous l'avons vu, des configurations spatiales, du parcours qu'effectue la métrique et de la situation de ses stations. Elle dépend également des dispositifs permettant l'accès aux personnes âgées et aux PMR. Sur ce plan, il a déjà été exposé que les aménagements réalisés par le tramway permettent aux PMR d'accéder facilement aux quais. Cependant, le cheminement pour accéder aux aménagements réalisés n'est

pas adapté. De plus, au niveau de Hussein Dey et de Bab Ezzouar, l'étroitesse des trottoirs ne permet pas le passage de fauteuils roulants. En termes de localisation des stations, le chapitre 7 a exposé le fait que le tramway desservait les quartiers à forte concentration de population. Chaque cité ou groupe de cités de logements disposent d'une station de tramway. Cette dernière offre, de ce fait, une accessibilité et une proximité aux usagers potentiels et à une grande masse de citoyens.

Pourtant, d'après les chiffres avancés par M. Hadbi, directeur de l'EMA[5], le tramway aurait enregistré 18 millions de voyageurs en deux ans[6]. Ce qui représente moins de la moitié des prévisions et beaucoup moins que sa capacité totale, qui est de 185 000 personnes par jour. À en croire M. Hadbi, ceci serait principalement dû à la « non-complémentarité, des différents modes de transport ». D'après lui, le tramway fonctionnerait dans une logique de concurrence avec des lignes de bus privées et publiques qui desservent les mêmes points du parcours. Le tramway serait moins avantageux en termes de coûts et de temps de déplacement. La presse et quelques interviews sur le terrain corroborent l'hypothèse que cette sous-utilisation serait également due à la tarification imposée. En effet, comparé aux bus, le tramway est nettement moins avantageux. Il dispose de trois prix de billet suivant trois zones. L'un est à 20 dinars, le second à 40 dinars et le troisième à 50 dinars. Pour se déplacer de Bordj El Kiffan à Alger centre, par exemple, il faut payer un ticket de 50 dinars jusqu'au Ruisseau, puis payer à nouveau le même tarif pour prendre le métro. Il n'existe pas encore de billet unique et chaque changement de mode nécessite un nouveau payement. Il n'existe pas non plus d'abonnements. Ainsi, les étudiants par exemple, continuent en majorité à prendre les bus qui leur sont réservés et qui desservent un plus grand territoire.

En s'arrêtant au discours officiel et à quelques articles de presse, il est possible de dire que le tramway est sous-utilisé. Pourtant, les observations sur le terrain et les informations récoltées lors des enquêtes indiquent une tout autre réalité. Même si la majorité des personnes interviewées se plaignent du prix du billet, la plupart d'entre elles déclarent utiliser ce mode de déplacement gratuitement sans jamais payer.

Exemple de discussion avec deux habitants de Bordj El Kiffan :

> *« [...] Sidali : Mais il est cher !*
> *Hocine : Mais personne ne paye, tout le monde monte gratuitement, il n'y a pas de contrôle.*
> *Sidali : La vérité ? Moi aussi je ne paye pas ! Le tramway c'est bien, mais celui qui travaille et a des enfants, il ne peut pas, car c'est cher, à moins de ne pas payer comme nous [...] »*

[5] EMA : Entreprise du métro d'Alger.
[6] Safta, D. (2013, 06/08/2013). 39 millions d'Algériens ont utilisé ce moyen de transport depuis 2001. Le P-DG de l'EMA veut plus de voyageurs sur le métro. *Liberté*.

D'après nos observations et notre usage du tramway, les rames sont souvent pleines, voire même saturées aux heures de pointe. Cette réalité est rapportée également par différents articles de presse, dont sont extraites les quelques lignes suivantes :

> *« [...] "La fraude est telle que les recettes journalières du tram ne couvriront même pas les salaires des conducteurs dont le nombre ne dépasse pas une centaine", nous confie un guichetier. Et d'ajouter avec un long soupir : "Si la moitié seulement de ceux qui prennent le tramway s'acquittaient de leurs tickets, le réseau se porterait mieux et pourrait lancer de nouveaux investissements". Un agent de sécurité à la station des Bananiers [Tamaris] confie à son tour : "Vous voyez tous ces immeubles de la cité (les Bananiers) [Mokhtar Zerhouni], ce sont des milliers de voyageurs qui prennent chaque jour le tram, mais je vous jure que ceux qui paient leurs tickets se comptent sur les doigts d'une seule main. Je vais vous dire encore, il y a des femmes au foyer qui prennent le tram deux à trois fois par jour, elles ne payent qu'une seule fois". [...] [Discussion avec un groupe de jeunes] "Je prends le tram depuis des mois et je ne paye que lorsque je remarque la présence de travailleurs en uniforme. Et je n'ai jamais vu de contrôleur dans les rames", relève un jeune. Et à son copain de justifier : "Il nous arrive de faire trois à quatre allers-retours entre les différents quartiers pour une raison ou une autre. Alors, si on s'amusait à payer 20 DA minimum à chaque fois, on va se ruiner!" »*[7]

Il existe plusieurs raisons au non-payement des frais de transport. La première est bien évidemment le prix du billet et l'absence d'abonnements. Ensuite, le système de contrôle et de validation des titres de transport n'est pas efficace. La majorité des bornes de compostage ne sont plus en service. Elles sont soit en panne, soit vandalisées en bouchant les fentes d'introduction des billets avec des objets en tout genre. Il nous est arrivé personnellement, à plusieurs reprises et à différentes stations, de vouloir composter un billet sans le pouvoir. Ces bornes ont de ce fait été remplacées par des sortes de receveurs qui compostent les billets au stylo. Ces derniers ne sont pas toujours dans les rames et sont très peu nombreux. De ce fait, beaucoup de personnes utilisent le même billet plusieurs fois avant qu'il ne soit validé par hasard. Enfin, l'une des raisons principales semble être l'absence de contrôleur de titre de transport. Le même article cité ci-contre rapporte les commentaires suivants :

> *« [...] "Le déficit [en contrôleur] est tel, que rares sont les voyageurs qui ont eu l'occasion d'être contrôlés. D'où l'absence quasi totale de la moindre crainte d'être pris dans la rame", confie un receveur. Et de préciser : "Le contrôle et la fraude se côtoient dans tous les réseaux, mais le fait de remarquer ne serait-ce qu'une à deux fois l'arrivée inopinée de contrôleurs dissuade les resquilleurs les plus habiles. Ce*

[7] Ben, M. (2012, 20/10/2012). Plus de la moitié des usagers ne paient pas leur ticket. Fraude à grande échelle dans le tram ! *Liberté*.

qui n'est pas le cas du tram". Un autre révélera que les contrôleurs, peu nombreux, sont loin d'être motivés. "Il y a un laisser-aller de la part des contrôleurs en raison des problèmes socioprofessionnels auxquels ils font face, concernant principalement le salaire dérisoire. À cela s'ajoute la peur d'être agressé notamment par les jeunes délinquants qui souvent voyagent en groupe. Des cas d'agression de receveurs avec arme blanche, on en a vu beaucoup dans nos bus. Nous sommes échaudés ! Qui prendrait le risque pour 20 à 50 DA ?" » [...]" »[8]

Ceci nous amène directement à la question de la sécurité. Les éléments présentés jusqu'ici sont assez paradoxaux. L'adhérence totale du tramway aurait pour cause sa gratuité dans l'usage, qui est elle-même reliée à une question d'insécurité que vivent les contrôleurs. Or, l'insécurité n'est justement pas favorable à l'adhérence au niveau des pratiques et des usages. Qu'en est-il donc concrètement de ce second point qu'est la sécurité ?

Les faits divers rapportés par la presse sur des questions relatives à la sécurité du tramway sont assez fréquents. Cela va des petits accidents provoquant des dégâts matériels divers, à la mort récente d'une dame entraînée par les rames. Ce type d'accidents est fréquent dans beaucoup de villes dans le monde disposant de tramways. À Alger, un dispositif important de barrières protégeant les voies a été mis en place. De plus, à chaque passage à niveau, les feux de signalisation sont combinés avec un agent qui assure la circulation et la sécurisation du tramway et de ses alentours. À côté de ces « petits » évènements, qui ont malgré tout coûté la vie à une personne, on retrouve des faits de plus grande ampleur. Ils se déroulent en général à la sortie des matchs de football où des groupes de jeunes manifestent leur colère suite à une défaite, en s'attaquant aux installations du tramway. Ce dernier a subi à plusieurs reprises des jets de projectiles. De plus, au niveau de Mohammedia, des stations ont été vandalisées et leur mobilier saccagé à la sortie des stades. Cet évènement a poussé la société Setram qui exploite le tramway à suspendre son passage durant quelques heures, afin de protéger ses rames.

Jusqu'à présent, ces évènements n'ont pas de grande influence sur le sentiment de sécurité des usagers à l'intérieur des rames. Ce sont des énervements ponctuels et prévisibles dans le cas des grands matchs de football. Cependant, à côté de ces évènements apparaissent de nouveaux faits qui touchent directement les usagers. En effet, à deux reprises, des groupes de jeunes à visages masqués se sont introduits en groupe dans les rames au niveau de Mokhtar Zerhouni et de Bab Ezzouar, en menaçant les passagers avec des armes blanches et en procédant à leur raquette. Ces évènements ont poussé dans un premier temps la société Setram à engager des agents de sécurité. Le ministre des Transports, quant à lui, est intervenu en proposant aux autorités compétentes une formule

[8] *Ibid*

en partenariat avec les forces de police, afin de sécuriser le tramway. Il envisage un dispositif similaire à celui du métro d'Alger, où des policiers sont disposés à chaque station et à chaque bouche de métro. D'après le directeur général de la sûreté nationale, le Général-major Abdelghani Hamel, ces évènements sont de « la petite criminalité ». Il considère que la sécurité dans le tramway n'est pas l'affaire des forces de police[9].

À en croire toutes ces informations, l'augmentation du sentiment d'insécurité devrait réduire la fréquentation du tramway. Pourtant, la réalité est toute autre et son adhérence en termes de pratique est totale, si nous prenons en considération la fréquentation uniquement. Ceci nous mène au questionnement sur la durabilité de cette situation. Le tramway est encore neuf et l'engouement des habitants y est encore total. De plus, le fait de ne pas payer les titres de transport augmente cet engouement et donc l'usage de cette métrique. Cependant, qu'en sera-t-il dans la durée ? Les pouvoirs publics continueront-ils à subventionner à perte le tramway et à fermer les yeux contre la fraude ? Si ce n'est plus le cas et que le système de tarification reste inchangé, il est possible que la fréquentation baisse. De plus, sur le plan sécuritaire, les petits incidents et agressions impunis risquent de se multiplier si un système de sécurisation n'est pas mis en place rapidement. De ce fait, l'adhérence du tramway au niveau des pratiques et des usages est tributaire des futures mesures prises par les pouvoirs publics et par la société qui exploite le tramway, en matière d'accessibilité d'une part, et de sécurité d'autre part. La nouveauté du tramway et la lenteur de mise en place des dispositifs nécessaires ne doivent pas nuire à son utilisation et à sa bonne adhérence actuelle en termes d'usages.

8.2.3. L'adhérence du tramway en termes de jeu d'acteur

Le troisième aspect de l'adhérence, traité ici, est celui qui est lié aux processus organisationnels et aux acteurs du territoire. Nous y avons retrouvé, dans le cas algérois, plusieurs configurations possibles. L'ensemble est repris dans la figure 78 représentant les liens établis entre le processus de réalisation du tramway, les acteurs du territoire et les autres processus générés par les différents acteurs. L'axe vertical vert pointant vers le bas représente le processus du tramway avec ses différentes étapes : lancement du projet et études ; réalisation ; exploitation. Une dernière étape est rajoutée dans laquelle sont reprises les projections, propositions et initiatives des différents acteurs pour modifier ou améliorer le tramway. En réalité, ce n'est pas une étape qui suit l'ordre chronologique, mais une case supplémentaire qui permet une meilleure lecture du graphique en regroupant toutes les propositions.

[9] Nationale, R. (2013, 09/03/2013). Insécurité dans le tramway. Amar Tou veut faire appel à la police. *Liberté*.

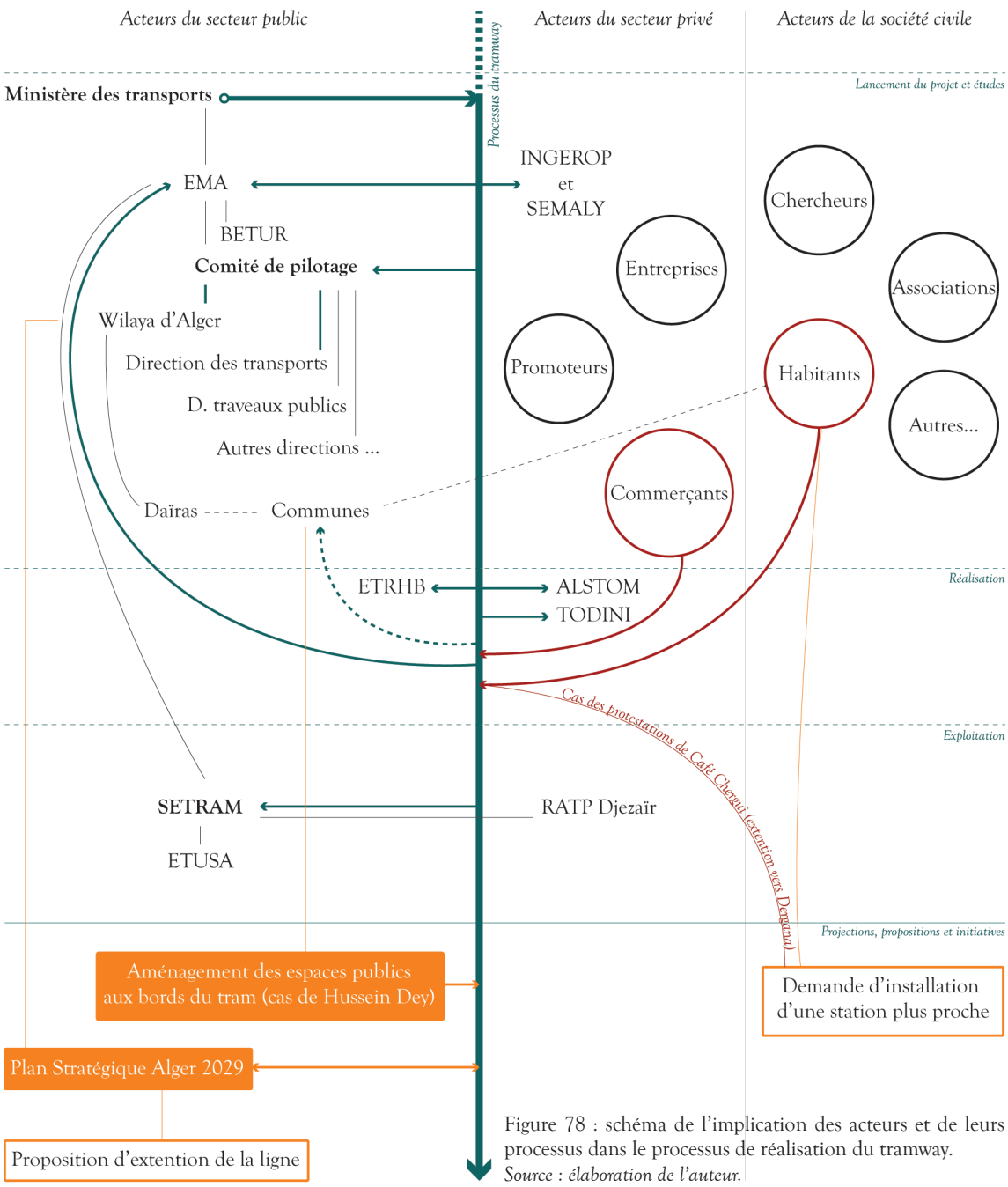


Figure 78 : schéma de l'implication des acteurs et de leurs processus dans le processus de réalisation du tramway.
Source : élaboration de l'auteur.

Légende

- Processus de réalisation du tramway
- Acteurs incluts par, et fabrican du processus
- Acteurs incluts de manière pacive (informé du processus)
- Dynamiques et processus qui se greffent sur le tram
- Acteurs se greffant sur le processus en situation de conflit
- Faibles liens entre les acteurs
- Liens entre les acteurs et leurs processus.
- Acteurs exclus du processus
- Acteurs exclus, rejoignant le processus par le conflit
- Processus et propositions se greffant sur le processus du tram

De part et d'autre de ce processus sont repris les différents acteurs du territoire classés par types : acteurs du secteur public sur la gauche, acteurs du secteur privé et acteurs de la société civile sur la droite. Chaque acteur est relié au processus en fonction de son niveau d'adhésion ou de participation. Les flèches vertes sortant du processus pointent vers les acteurs inclus dans ce dernier. Lorsque ces flèches sont en pointillés, elles représentent des acteurs impliqués dans le processus de manière passive. Ils sont simplement informés du projet sans qu'ils aient la possibilité d'agir sur le processus. Certains acteurs sont reliés au processus, mais par l'intermédiaire d'autres acteurs ou à travers des groupements d'acteurs. Ils sont représentés par de fines lignes noires. Les flèches pointant vers le processus représentent la greffe de certains acteurs qui le rejoignent. Lorsque celles-ci sont en rouge, ceci signifie que les acteurs rejoignent le processus par le conflit. Les acteurs compris dans un cercle sont les acteurs exclus du processus. Lorsque le cercle est rouge, il représente des acteurs en situation de conflit. Enfin, les rectangles orange sont des processus, projets ou initiatives générés par certains acteurs. Lorsque le rectangle est plein, le processus se greffe à celui du tramway. Lorsqu'il est vide, le processus est exclu ou refusé par le processus général.

La première configuration rencontrée à Alger est celle où les acteurs et/ou leurs processus et dynamiques de production du territoire sont inclus dans le processus du tramway. C'est notamment le cas des acteurs du secteur public. Ce sont d'abord ceux qui interviennent dans le lancement du projet et les études, à savoir le ministère des Transports, l'EMA, le BETUR et le comité de pilotage qui est constitué par les acteurs cités ci-dessus, ainsi que la wilaya et ses différentes directions qui seront impliquées dans le projet. Dans le comité de pilotage, nous retrouvons également les daïras, qui y sont reliées via la wilaya, ainsi que les communes qui y sont reliées de manière indirecte via les daïras. Les communes n'ont été consultées que pour information, sans avoir de pouvoir de décision. Elles ont servi également à communiquer le projet aux habitants via des affichages au niveau des sièges d'APC. Ensuite, nous retrouvons les acteurs impliqués dans la réalisation, principalement l'EMA et l'ETRHB. Enfin, l'entreprise d'exploitation SETRAM intervient dans la dernière phase. SETRAM est constituée de l'EMA, de l'ETUSA et de la RATP El Djazaïr. Cette dernière fait partie des acteurs du secteur privé. Ce sont généralement des entreprises étrangères qui ont participé à la fois aux études et à la réalisation.

La seconde configuration est celle des acteurs qui rejoignent le processus a posteriori. Les cas rencontrés sont ceux des commerçants et des habitants. Les premiers ont été surpris par les travaux, desquels ils n'avaient pas été informés. Ils sont entrés en conflit avec l'EMA pour cause de préjudice à l'activité commerciale. Ils se sont organisés en comité et se sont battus pour des indemnisations. Ils ont donc rejoint le processus auquel ils n'étaient pas conviés

en amont. Le tramway a donc été adhérent en permettant aux commerçants de rejoindre le processus et de réclamer des compensations, même si ces dernières ne sont pas suffisantes. Les seconds acteurs sont les habitants, dont la plupart n'étaient pas non plus au courant du projet. Malgré les plaintes quant à la durée prolongée des travaux, il n'y a pas eu de conflits avec les habitants, mis à part dans un cas particulier. Il s'agit des protestations qui ont émergé avec l'extension de la ligne vers Dergana, comme nous l'avons vu précédemment, au niveau du quartier Ben Radhouan. Les habitants ont émis des réclamations pour l'installation d'une station plus proche de leur lieu d'habitation, mais elle a été refusée. Ils ont donc rejoint le processus par le conflit et la protestation en ralentissant les travaux, mais ne sont pas parvenus à le modifier en faisant accepter leur demande et leur proposition. Le processus a été hermétique et donc in-adhérent. Concernant les autres acteurs du secteur privé et de la société civile, ils ont pour la plupart été exclus du processus.

La troisième configuration est celle où des mécanismes se mettent en place a posteriori et rejoignent le processus du tramway. C'est le cas avec la commune de Hussein Dey qui a profité du tramway pour aménager les espaces publics de quelques rues parallèles au tramway et de quelques places. La commune s'est greffée au processus, en réutilisant les mêmes matériaux que ceux utilisés dans le cadre de l'aménagement du tramway. Afin d'essayer de reprendre la charte proposée pour les aménagements, elle est entrée en contact avec l'EMA.

Toujours dans cette configuration, nous retrouvons le Plan stratégique d'Alger 2029, proposé par la wilaya. Même si ce dernier n'était pas en accord avec le tracé du tramway, il a fini par s'y greffer en définissant en partie les limites de son propre projet, par rapport à la limite du tramway. Il propose également un réseau de transport en commun qui est complémentaire au tramway, en y organisant des rabattements de bus. Le lien entre le tramway et le Plan stratégique est à double sens. Ce dernier se greffe au processus du tramway d'une part, et il est inclus par le processus d'autre part. En effet, dans la construction des extensions du tramway, la suite du processus inclut les propositions du Plan stratégique et construit le tracé en partenariat avec les acteurs concernés par le plan. Le tramway est jusqu'ici adhérent au Plan stratégique. Pourtant, ce dernier propose une extension du tracé vers l'aéroport et le centre d'affaires, qui n'a pas été prise en considération par les acteurs du tramway et n'a pas été incluse au processus en question.

En résumé, nous pouvons dire clairement que le processus du tramway est un processus Top Down, qui inclut essentiellement les acteurs du secteur public de haut niveau institutionnel. Il a été conçu comme un projet structurant et centralisé qui offre très peu de place à la négociation. Il est de ce fait complètement in-adhérent aux acteurs et processus plus locaux. Il n'inclut ni les

acteurs du secteur privé – hormis les entreprises impliquées dans la réalisation — ni les acteurs de la société civile. Il n'inclut pas non plus les acteurs du secteur public de petite échelle. Les communes par exemple sont presque exclues du processus : elles sont informées et incluses dans le comité de pilotage, mais sans pouvoir de décision. Les différentes interviews au niveau des communes montrent que les propositions concernant le tracé et les aménagements faits par ces dernières ont été ignorées. De plus, les différentes propositions venant de la société civile, suite à des situations de conflit, ont été également refusées. Ces solutions auraient pu participer à l'apaisement du conflit et au renforcement de l'adhérence à l'échelle locale, à la fois au niveau organisationnel, mais également au niveau spatial et au niveau des pratiques.

8.3. De l'amélioration de l'adhérence du tramway à la fabrication de l'espace public comme médiation

L'analyse de l'adhérence sur ces trois aspects montre clairement que le tramway d'Alger est in-adhérent à son territoire. En terme spatial, il est in-adhérent aux différents éléments constituant ce territoire. Il y est in-adhérent à l'échelle de la ville à cause de la non-complémentarité des métriques, et à l'échelle locale à cause du manque de liaisons piétonnes entre les stations et les différentes parties du territoire local. En terme de pratique, nous avons vu que le tramway est pour le moment complètement adhérent, mais que rien ne garantit sa durabilité vu les problèmes liés à l'accessibilité et à la sécurité. Enfin, en termes d'acteurs et d'organisations, le tramway est également in-adhérent. Il n'intègre à son processus que les acteurs institutionnels de haut niveau.

Face à cette réalité, l'amélioration de l'adhérence du tramway apparaît comme un élément clé de son intégration au territoire et de sa participation au projet de ville algérois. L'adhérence devient un outil qui permet de mesurer et de penser l'articulation entre les formes urbaines, la mobilité et les jeux d'acteurs. Elle devient, comme nous l'avons évoqué précédemment, une des conditions méthodologiques du projet de ville construit dans l'épaisseur du tramway. Une meilleure adhérence, c'est un meilleur ancrage spatial au territoire, de meilleurs usages et une implication plus large des différents acteurs aux différents processus. Que faut-il donc pour améliorer cette adhérence ?

Au niveau spatial, l'élément clé tient dans la fabrication des liens entre le tramway, ses stations et les autres éléments constitutifs du territoire. Ces liens doivent permettre, comme nous l'avons vu, des connexions piétonnes efficaces. C'est la métrique pédestre, la plus adhérente, qui assure ces connexions et, de ce fait, le renforcement de l'adhérence. Pour que le piéton puisse se déplacer librement et facilement, il faudrait que l'espace public le lui permette. C'est donc à ce dernier que reviendrait la tâche d'amélioration de l'adhérence

spatiale, à travers l'aménagement d'espaces publics convenables, permettant le déplacement piéton sans obstacle et dans des conditions agréables.

Dans cette optique, nous proposions avec Lucie Desmedt, suite à nos analyses de terrain, ce qu'elle appelle dans son TFE le scénario « mille-pattes ». L'idée est d'étendre l'espace public aménagé par le tramway vers l'intérieur des quartiers. Le but est de connecter, par des excroissances de l'espace public linéaire du tramway, les différents éléments du territoire identifiés dans les analyses et qui sont pour le moment déconnectés. Ceci donnerait plus d'épaisseur au tramway et permettrait de dépasser la limite linéaire de son parcours pour aller chercher, dans l'épaisseur des quartiers, les éléments à connecter.

La fabrication de l'espace public devient l'un des éléments principaux de l'amélioration de l'adhérence spatiale. Cependant, l'adhérence ne se limite pas uniquement à l'espace. Elle implique également les deux autres aspects exposés dans ce chapitre. En ce qui les concerne, nous émettons l'hypothèse que l'espace public peut servir également de support au renforcement des deux autres niveaux d'adhérence. L'espace public en tant qu'objet commun à tous les usagers et les acteurs permettrait d'améliorer les usages d'une part, et de rassembler les acteurs d'autre part. En effet, un espace public aménagé pour améliorer l'accessibilité et sécurisé par l'éclairage, l'ouverture, la visibilité et autre, donnerait plus de liberté dans les pratiques de cet espace et mettrait en confiance les usagers. De plus, la fabrication de l'espace public dans une dynamique de coproduction de l'espace commun permettrait de mettre l'ensemble des acteurs autour de la table et de les faire travailler sur les mêmes questions.

Vu de la sorte, l'espace public devient le lieu et l'objet de fabrication des liens et donc de la médiation entre les objets spatiaux d'une part, et entre les acteurs, les processus et les usagers d'autre part. L'espace public devient un des éléments principaux de la construction du récit urbain algérois du futur. Ce serait un récit qui, comme nous l'avons vu, favoriserait les liens entre les acteurs d'une part, et leurs productions spatiales d'autre part. C'est un récit qui établirait des liens entre les différents récits qui fabriquent le territoire. Il permettrait de dépasser la fragmentation de la ville et l'isolation des acteurs, à travers la construction de l'objet commun qu'est l'espace public. Ce dernier agirait comme objet transactionnel qui permettrait l'échange entre les acteurs. Son projet agirait comme médiat assurant la médiation entre ces différents acteurs.

8.4. Expérimentation du projet d'adhérence comme médiat

À partir des analyses des chapitres précédents, du constat d'in-adhérence du tramway au territoire local et de l'hypothèse de la fabrication de l'espace public comme moyen de renforcer l'adhérence par la création de liens entre

les formes urbaines et entre les acteurs, nous proposons ici quelques projets à titre d'expérimentation. Ces projets ont un double objectif. Le premier est de montrer les possibilités d'élaboration d'un projet de ville autour du tramway qui, à travers l'amélioration de son adhérence, permettrait d'améliorer le cadre de vie de proximité. Ces projets se basent sur les éléments du récit de la ville en train de se faire et des potentialités diverses évoquées dans les chapitres précédents. Il s'agit d'offrir aux acteurs une image concrète de ce qu'il est possible de faire à partir de l'état actuel des choses, et dans une démarche qui ne nécessite pas nécessairement des montages complexes et des moyens exorbitants. Ce sont des opérations simples et faciles à mettre en œuvre en terme technique et qui font partie des compétences des acteurs actuels, et particulièrement des acteurs locaux. Le second objectif est de soumettre ces projets aux acteurs du territoire et d'en discuter afin de susciter leur intérêt pour la démarche, d'avoir un retour sur les attentes par rapport aux différentes configurations et de récolter leurs critiques par rapport aux projets proposés. Il s'agit d'expérimenter ces derniers comme médiats permettant idéalement de mettre les acteurs autour de la table pour participer ensemble au renforcement de l'adhérence et à la fabrication de l'espace qui leur est commun, à savoir l'espace public. Il s'agit de définir les conditions d'élaboration de la médiation entre les acteurs et de définir les objets spatiaux transactionnels de cette médiation.

Les projets concernent quatre configurations particulières, dans quatre des huit quartiers étudiés. Ces projets se basent sur le renforcement de l'adhérence de certaines stations, soit en favorisant l'intermodalité par le déplacement de certains arrêts ou la déviation de lignes du bus par exemple, soit par l'amélioration de l'aménagement dédié aux piétons en connectant des points du territoire situés dans l'épaisseur du tramway. Ces aménagements permettent de créer un tissage entre les différentes parties du territoire et entre les différentes formes urbaines fragmentées que nous avons vues précédemment. Ils permettent également de relier les quartiers existants et les futures opérations envisagées dans le cadre du Plan stratégique, notamment au niveau du front de mer et de Hussein Dey. Des espaces publics de qualité et continus permettraient d'intégrer plus facilement les nouvelles opérations aux tissus existants.

Le long de ces aménagements, nous proposons d'exploiter les terrains potentiels en les considérant comme des points d'intervention prioritaires des différents programmes, notamment les programmes de proximité. Au lieu d'implanter ces derniers en fonction de la disponibilité foncière tels qu'ils se réalisent actuellement, l'idée est de les implanter sur les terrains potentiels où le tramway dispose d'une bonne adhérence. À certains endroits, les projets proposent de créer de nouvelles connexions piétonnes en divisant certains grands îlots et en morcellent certaines propriétés foncières publiques. En effectuant cela, la connectivité de certains quartiers est augmentée, et les possibilités de cheminement et de connexions entre les différents fragments du territoire sont multipliées.

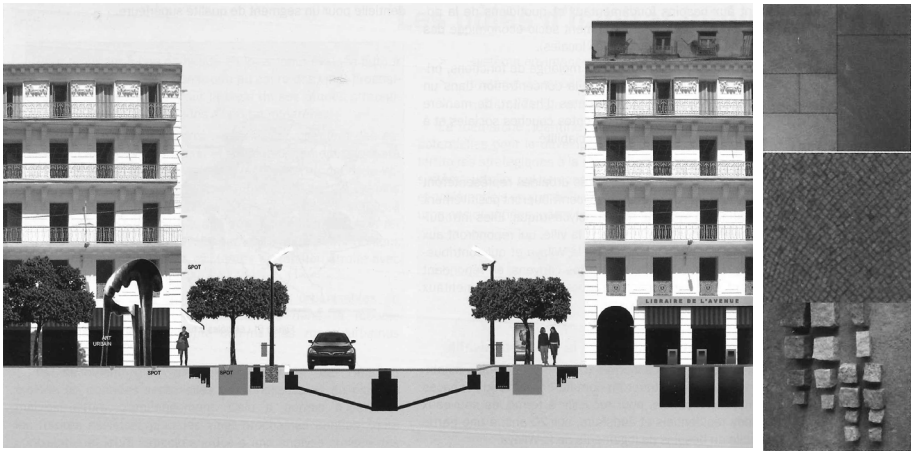


Figure 79 : charte des espaces publics et de l'enfouissement des réseaux.
Source : plan stratégique, hors série numéro 3 de la revue Vies de Villes.

Afin d'intégrer les acteurs et les dynamiques en place au processus de projet, nous proposons de baser l'aménagement de ces espaces publics sur la charte proposée par le Plan stratégique. Tout comme le fait le plan, nous proposons également d'en profiter pour réorganiser l'enfouissement des câbles électriques et des différents réseaux (figure 79). Il s'agit à ce niveau-là de faire passer les orientations du Plan stratégique de l'échelle de la wilaya à une application locale en établissant le relais avec les acteurs locaux.

8.4.1. Les quatre projets d'adhérence spatiale

Les quatre projets que nous proposons se situent dans les quatre cadrages des quartiers de : Hussein Dey, Bab Ezzouar 5 juillet, Bab Ezzouar CUB1 et Bordj El Kiffan Centre. Nous retrouvons dans les quatre projets la démarche que nous venons de décrire. Pour chacun des quatre cadrages de 1 km^2, nous proposons des orientations générales et des précisions pour des cas particuliers. Ces derniers concernent généralement la fabrication d'une connexion particulière ou d'un ensemble de connexions liées à une seule station. En pratique, il est clair que les cadrages de 1 km2 ne peuvent pas suffire à définir un périmètre de projet. Ils ne sont qu'un exemple minimum d'intervention possible sur une épaisseur de 500 m de chaque côté du tramway.

Le projet Tripoli Mosquée/Hussein Dey

Comme nous l'avions vu dans les analyses précédentes, Hussein Dey dispose d'un tissu historique qui contient un potentiel foncier important. Nous avons également observé que l'arrivée du tramway a divisé l'avenue Tripoli en deux parties : une au sud avec un espace large et un tissu voué à évoluer, mais dont la structure sera préservée ; une partie au nord avec des espaces étroits et un

tissu voué à être entièrement repensé dans le cadre du Plan stratégique, avec des démolitions possibles de certains édifices. La première alternative à cette configuration est de proposer une restructuration du parcours du tramway au niveau de Tripoli. Nous émettons l'hypothèse qu'en termes d'économie urbaine, la déviation ou la restructuration d'un fragment de la ligne est plus avantageuse que la démolition et la reconstruction d'un ensemble d'édifices en relativement bon état. L'idée est soit de réduire le passage du tramway entre les stations de *Tripoli Mosquée* et *Tripoli Thaâlibia*, en passant de deux voies à une seule voie avec un système de signalisation pour le passage alterné dans les deux sens ; soit de laisser une seule voie sur tout le long de Tripoli en transformant l'espace utilisé par la seconde en espace public aménagé. La seconde voie passerait par l'avenue de l'ALN, suivant le premier scénario proposé lors des études. C'est une combinaison entre les deux scénarios en maintenant une voie de part et d'autre. Les liens entre les deux voies permettraient de régénérer le tissu se situant au nord de l'avenue Tripoli sans devoir le démolir. Pour le reste des actions à l'échelle du cadrage, il s'agit d'aménager les différentes rues perpendiculaires au tramway en reliant le tissu ancien au tramway d'une part, et le tissu futur de l'aménagement de la baie au tramway et au tissu existant d'autre part (figure 80).

La connexion qui nous intéresse est celle de la rue Mohammed Bey Hassen, qui relie la station *Tripoli Mosquée* à la poste de Hussein Dey. Il s'agit ici de déplacer d'une part la station de bus se situant au niveau du rond-point pour la rapprocher de la station de tramway *Tripoli Mosquée* et de réduire la distance piétonne. L'idéal serait de dévier le parcours du bus afin de faire coïncider entièrement la station de bus avec la station de tramway *Tripoli Mosquée*. Il s'agit d'autre part d'aménager cette rue en piétonnier en favorisant la liaison vers le centre culturel, la poste et l'école primaire. Par ailleurs, nous proposons d'ouvrir l'accès au jardin du Palais du Dey, occupé actuellement par les préfabriqués du lycée Boulkine. Il s'agit de prolonger l'allée Famille Kacou, qui donne accès à l'école primaire Omar Benoun Abdelaziz, vers la rue Rahim Kadour qui donne directement sur la poste. L'idée est de déplacer le lycée vers un lieu plus approprié et de récupérer le jardin du Palais du Dey comme espace public et le Palais comme lieu culturel lié au centre culturel existant. De l'autre côté de l'avenue Tripoli, il s'agit d'organiser la connexion de la station de tramway avec les futurs projets et d'assurer la continuité des liaisons en terme d'espace public (figure 80).

Le projet Boushaki /Bab Ezzouar 5 juillet

Au niveau du cadrage de Bab-Ezzouar 5 juillet, le projet propose dans un premier temps de rétablir les connexions et la perméabilité au sein de la Cité Rabia Tahar ; d'exploiter le potentiel foncier disponible sur l'ensemble du

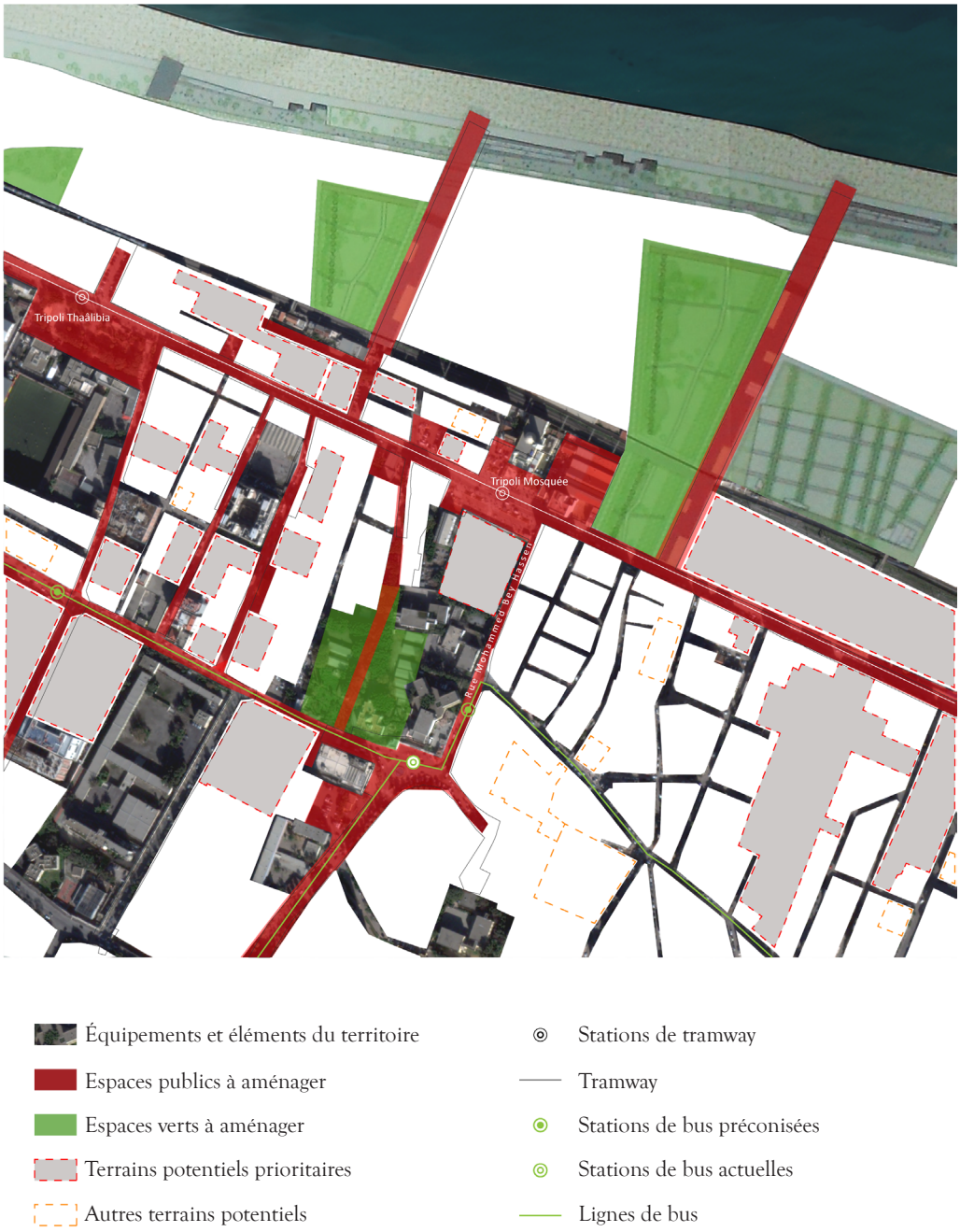


Figure 80 : proposition de projet pour le cas de Hussein Dey. *Source : élaboration de l'auteur.*



Figure 81 : proposition de projet pour Boushaki /Bab Ezzouar le pont. *Source : élaboration de l'auteur.*

cadrage ; d'aménager l'espace non *aedificandi* sous la ligne de haute tension en parc urbain et de reprendre la proposition du Plan stratégique d'étendre le tramway vers l'aéroport. Ensuite, le projet se concentre sur le sous-quartier de Boushaki et l'organisation des flux autour de la station *Bab Ezzouar le pont* et des différentes administrations.

Tel que nous l'avons vu au chapitre précédent, le sous-quartier de Boushaki est traversé par une série de flux piétons qui relient la station du tramway, l'arrêt de bus, les écoles, la daïra et la commune de Bab Ezzouar. L'idée du projet est d'aménager l'espace public pour améliorer ce flux piéton en adaptant l'espace des rues à ce flux. Nous proposons également d'aménager quelques espaces publics ponctuels au niveau des stations de transport en commun et au niveau des administrations. Aussi, nous proposons de densifier au niveau des terrains potentiels qui se situent le long de ces aménagements, notamment au niveau des hangars à proximité de la daïra et du grand terrain à proximité de l'ancienne ferme se situant derrière la station essence (figure 81).

Le projet SORECAL /Bab Ezzouar CUB1

Le projet SORECAL concerne principalement l'intervention sur la Cité du 8 mai 1945 au niveau du cadrage de Bab Ezzouar CUB1. Il s'agit principalement de renforcer l'adhérence à partir de la station de tramway du même nom. Le projet se base sur la restructuration de la cité et son intégration au projet du tramway, duquel elle a été séparée par une limite imposée par ce dernier. Nous intégrons dans ce projet l'idée, déjà développée par la commune, de créer un centre de quartier au niveau de l'actuel marché en densifiant le bâti (figure 82).

Notre projet propose dans un premier temps de supprimer la clôture de la cité, mise en place par le tramway d'Alger. En face du sous-quartier de Douzi, nous proposons d'exploiter certains terrains potentiels pour réaliser un front bâti permettant de construire la rue et faire écho au front bâti de Douzi. Ensuite, nous proposons de relier la station *Bab Ezzouar CUB1* à la rue donnant accès au lycée Mustapha Lachraf, à travers l'aménagement d'une rue et d'espaces réservés aux piétons. Nous proposons également de créer une station du bus en face de ce lycée. Le long de cette rue, nous reprenons l'idée du centre de quartier en implantant les équipements nécessaires (banque, marché, poste, salle de sport, etc.) ainsi que du logement. Une partie du terrain appartient à l'EPLF et l'implantation et la réalisation de logements par cet acteur ne devraient pas poser de problème. D'autant plus que les promoteurs immobiliers publics que sont l'EPLF et l'OPGI sont des acteurs plus flexibles et sont ceux dont la production est la plus diversifiée en termes de formes urbaines et d'opérations de petite taille.

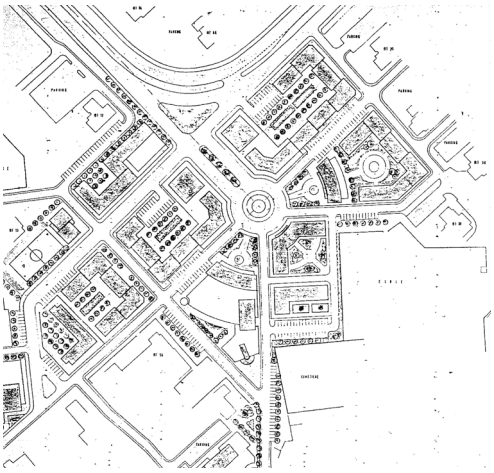


Figure 82 : centre de quartier proposé par la commune de Bab Ezzouar.
Source : archives de la commune de Bab Ezzouar.

Pour le reste des espaces se situant entre les blocs, nous proposons d'aménager un parc tel que se fut le cas dans le projet initial de la cité SORECAL. La différence est que cet espace est traité par une distinction entre des espaces entièrement publics et des espaces semi-privatisés. L'idée est d'intégrer les dynamiques d'appropriation de l'espace extérieur qui existent aujourd'hui au pied des immeubles. Nous proposons de créer des copropriétés et d'impliquer les habitants dans la gestion de ces espaces via des potagers, des parkings ou autre.

De l'autre côté de la station, nous proposons d'aménager convenablement la voirie, qui n'est même pas bitumée dans la plupart des rues de Douzi. Aussi, nous proposons d'aménager de manière spécifique la voirie qui mène vers la nouvelle mosquée en cours de réalisation vers le haut de Douzi. Cet aménagement passerait soit par la voirie actuelle, soit par la résidence universitaire en l'ouvrant sur la ville et en lui donnant plus d'urbanité (figure 83).

Le projet Bordj el Kiffan gare / Bordj el Kiffan Centre

Au niveau de Bordj El Kiffan centre, l'essentiel de la proposition se situe au niveau de la station *Bordj El Kiffan Lycée*. L'idée est d'y réorganiser l'intermodalité. Actuellement, le terminus des lignes de bus se situe le long de la rue au niveau de l'ancien Casino de Bordj El Kiffan. Nous proposons de déplacer le terminus vers l'ancienne gare qui se situe en face de la station de tramway dont il est question. Le bâtiment de la gare n'a pas changé et l'espace qui l'entoure sert de dépôt à toute sorte d'engins usagers. L'espace appartient à un propriétaire privé qui y loue visiblement l'espace comme dépôt.

L'idée est d'ouvrir cet espace et d'y déplacer la station de bus. Le bâtiment de la gare pourrait servir à des commerces de service et à l'Horeca. Il est envisagé d'y aménager des terrasses de restaurants et de cafés pouvant servir aux voyageurs des différents modes (photo 39).

Pour le reste du quartier de Bordj El Kiffan, l'idée principale est d'organiser l'espace public menant vers la plage ainsi que la promenade le long du front de mer d'une part, et d'organiser l'espace se situant entre la nationale 24 et le tissu historique en intégrant les propositions du Plan stratégique d'autre part (figure 84).

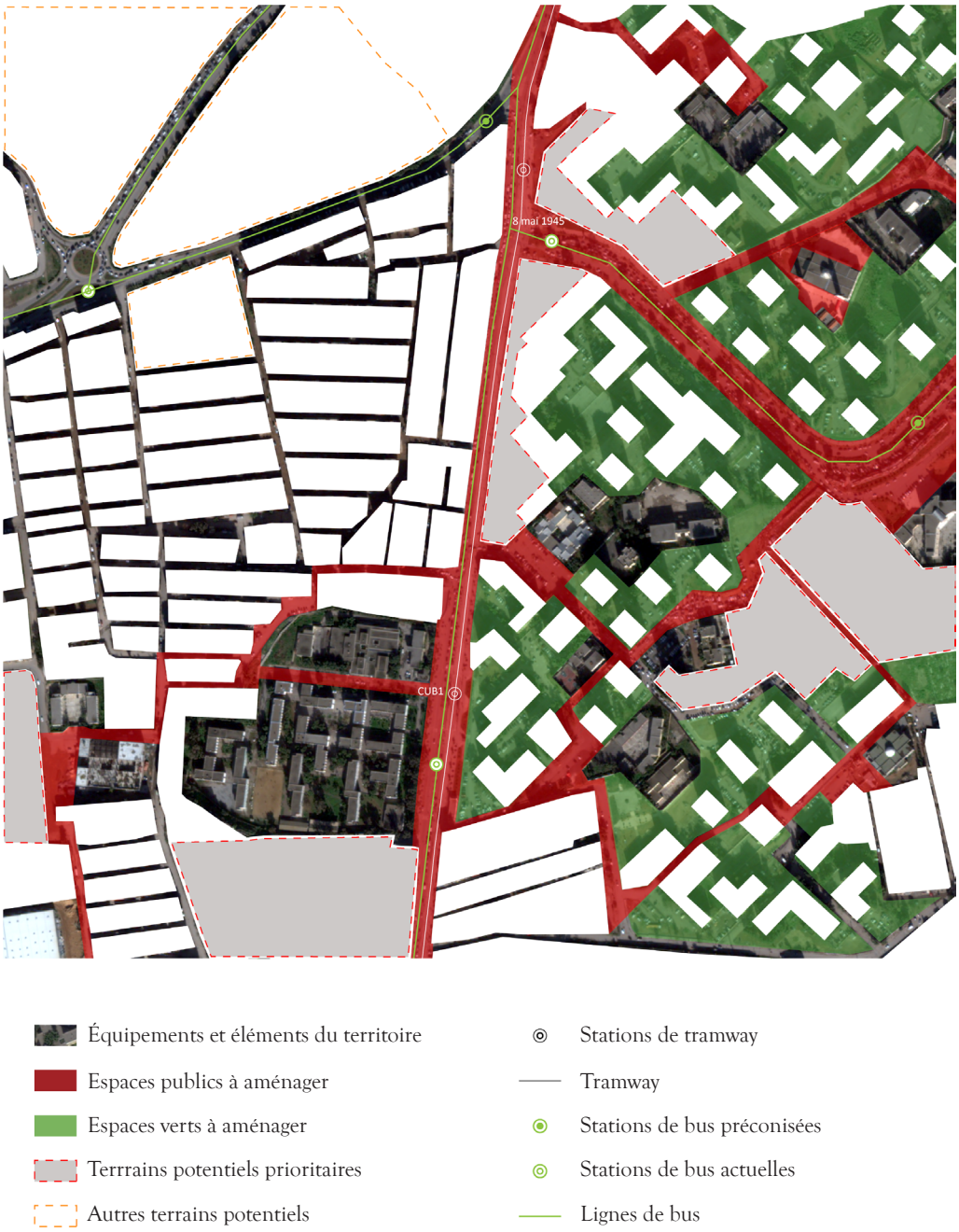


Figure 83 : proposition de projet pour le cas de SORECAL /Bab Ezzouar CUB. *Source : élaboration de l'auteur.*



Figure 84 : proposition de projet pour le cas de Bordj el Kiffan centre. *Source : élaboration de l'auteur.*

8.4.2. La présentation du médiat aux acteurs du territoire



Photo 39 : ancienne gare ferroviaire de Bordj El Kiffan. *Source : photographie de l'auteur.*

Les quatre projets précédents ont été soumis à l'avis de différents acteurs du territoire. Ce sont des acteurs que nous avions déjà rencontrés lors des premiers travaux de terrains. Ils étaient donc au courant de la problématique et des préoccupations de la recherche et y étaient impliqués dès les premiers travaux. Les projets ont été discutés et les débats ont permis d'enregistrer les attentes, les projets et les revendications de chaque acteur par rapport à chaque site de projet. Ces acteurs sont : Rachid Benhgouga, l'adjoint au maire de la commune de Hussein Dey et les responsables des services techniques et d'urbanisme de la commune ; M. Taïbi, responsable du service d'urbanisme de la commune de Bab Ezzouar ; le responsable du service d'urbanisme de la commune de Bordj El Kiffan ; M. Houcine, habitant de Bordj El Kiffan ; Rachid Ouezan, directeur des transports de la wilaya d'Alger ; Amine Benaïssa, conseiller en urbanisme de la wilaya d'Alger et enfin Larbi Merhoum, architecte indépendant impliqué dans le débat autour de l'urbanisme et de l'architecture à Alger. Ces personnes ne sont qu'un échantillon de tous les acteurs agissant sur le territoire algérois. L'idée était de soumettre les projets à différents types d'acteurs, à savoir : des acteurs du secteur public (wilaya, daïras, communes, promoteurs immobiliers publics, etc.), des acteurs du secteur privé (entreprises et promoteurs immobiliers privés) et des acteurs de la société civile (habitants, professionnels de l'urbanisme et chercheurs universitaires). Tous les types d'acteurs n'ont pas pu être consultés. Nous avons principalement rencontré les acteurs du public pour avoir un premier avis sur la question.

Les quatre projets ont eu l'approbation totale de l'ensemble des acteurs rencontrés. Ils « adhèrent » tous à la démarche de projet proposé et y voient l'opportunité d'un projet de ville qui rassemblerait les acteurs en dépassant les logiques sectorielles. Chacun y a apporté ses commentaires en complétant les propositions par ses propres projets. Les acteurs ont également émis des réserves sur certains aspects des projets, qu'ils considèrent comme non opportuns ou non réalisables dans la configuration actuelle du système d'acteur. Dès les premières rencontres, l'idée d'organiser des ateliers de médiation entre les différents acteurs est apparue comme une possibilité de mise en œuvre du projet d'adhérence du tramway et de fabrication de l'espace public. Plus précisément, l'idée a fait son apparition au moment de la discussion à la wilaya d'Alger avec Amine Benaïssa. Ce dernier s'est présenté comme porteur du

projet, qu'il considère comme faisant partie de l'étape suivante de la mise en œuvre du plan stratégique. Le type de projet correspondrait à la vision que la wilaya porte sur l'intervention à l'échelle locale prévue dans le cadre des projets « cœur de commune ». M. Benaïssa s'est proposé pour l'organisation d'ateliers et de rencontres avec les différents acteurs, afin de leur exposer les projets et d'entamer une expérimentation avec une commune pilote.

De ce fait, l'idée de l'atelier a été soumise aux différents acteurs rencontrés par la suite. Ils étaient tous favorables à leur organisation, d'autant plus que la wilaya était porteuse de l'idée. La commune de Hussein Dey a particulièrement bien réagi à la proposition à travers son adjoint au maire qui a proposé lui-même d'organiser cette rencontre au niveau de la commune.

Les préoccupations des différents acteurs correspondent souvent aux préoccupations des institutions concernées. Au niveau de la wilaya, la préoccupation principale est l'articulation à la grande échelle et au Plan stratégique. L'échantillonnage de 1 km2 est directement remis en cause. Amine Benaïssa préconise une échelle intermédiaire entre l'échelle du tramway et l'échelle locale des cadrages. Au niveau des communes, les préoccupations portent essentiellement sur : la réalisation de logements pour faire face à la demande ; la réalisation d'équipements de proximité (piscine, stades, etc.) ; la récupération de foncier ; l'extraction d'anciens fonciers agricoles et la validation des projets par la tutelle, à savoir la wilaya d'Alger et la direction de l'urbanisme. Beaucoup d'acteurs locaux reprochent le manque de communication et le refus constant des projets proposés. Ils reprochent également l'imposition de programmes par des institutions centrales sur des terrains qui leur appartiennent.

8.4.3. La parole aux acteurs

Amine Benaïssa,
Conseiller en urbanisme de la wilaya d'Alger, responsable du Plan stratégique. Le 07.08.2013.

« C'est ma méthode de travail, j'aime beaucoup ce que vous avez fait et je trouve que c'est ça qu'il faut faire [...] »

« [...] C'est ça, l'urbanisme. Il fallait recoudre le tout, c'est fait [à travers les premières phases du plan stratégique] et maintenant il faut recoudre les parties et recoudre les parties avec le tram [...] »

Commentaires sur Hussein Dey

« J'ai deux remarques : d'abord sur l'intégration du futur [Plan stratégique], forcément puisqu'il manque une partie et ça n'a de sens que par rapport à cette partie ; la seconde est par rapport à l'approche macro, notamment sur le devenir de l'autoroute de l'Est et de la ligne de chemin de fer [...] »

« Sur Hussein Dey, je partage tout. Il vous manque uniquement la partie du Plan stratégique [qui n'est toujours pas finalisée] »

Commentaires sur Bab Ezzouar le pont

« Ce qui manque ici, de manière générale, c'est un cadrage plus large. Il faudrait une échelle intermédiaire entre l'ensemble de la ligne et les cadrages de 1 km², pour ne pas perdre de vue ce qui se passe un peu plus loin. Ici, le vrai sujet est que la grande erreur est d'avoir fait passer la ligne au bas de la Cité Rabia Tahar. Il aurait fallu la faire passer entre les logements AADL d'un côté et à côté de l'Université de l'autre, en la faisant passer dans la zone d'affaires [...] »

« [...] Vous ne proposez pas le changement de tracé, car vous considérez peut-être que ce n'est pas possible. Nous avons fait une proposition en ce sens. Le vrai sujet c'est qu'en faisant cela, et en le faisant passer à l'intérieur, nous pouvons même aller jusqu'à l'aéroport. C'est la limite de votre exercice de microzone. La microzone n'a de sens que par rapport à un périmètre qui est plus large. [...] L'enjeu de cette partie de la ville est double : premièrement, relier l'aéroport et deuxièmement, relier la zone d'affaires et l'université. Pour moi, il aurait fallu étendre le tramway. Envisager une relation avec l'aéroport. Et faire du tramway une couture d'une ville qui s'est faite par une juxtaposition de bouts [...] Si l'on prolonge le tramway vers l'aéroport, on fait en sorte que les pilotes habitent là, qu'il y ait des hôtels qui s'installent, etc. On recrée les conditions d'un développement et c'est ça la limite que je vois sur ce plan [...] »

« [...] J'ai bien compris la volonté de l'exercice. C'est une bonne approche, mais qui gagnerait à avoir un zoom intermédiaire. C'est ce que je vous préconise [...] »

Commentaires sur Bab Ezzouar CUB1

« [...] Ici, on pourrait imaginer une idée de jardin vert. Ça pourrait être un parc. Ce n'est pas forcément une densification sur les marges uniquement comme vous le faites, mais peut-être une restructuration à travers une maille verte du dispositif, en remettant la cité dans un parc. Quand c'est vide, je remplis de végétation par exemple [...] ».

« [...] je pense que le véritable enjeu ici, c'est de faire du tramway une véritable structure et ces espèces de parcs vont relier le tout. Pour l'ouverture des cités universitaires, on n'y

arrive pas. Je suis complètement contre l'idée de créer des cités telles qu'elles se réalisent aujourd'hui. C'est un investissement colossal qui ne sert à rien. On devrait intervenir sur de petites parcelles et introduire les étudiants dans la vie de la ville [...] »

Commentaires sur Bordj El Kiffan

« Encore une fois, il manque deux choses : la première est la pertinence du cadrage en jouant sur cette idée que c'est le projet qui fait le périmètre ; la seconde concerne le devenir en intégrant les propositions du Plan stratégique [...] ».

« [...] Ce qui me semble très important [à Bordj El Kiffan centre], c'est les pénétrantes vers la mer. Ce qu'il faudrait réussir à faire, c'est de rejoindre le front de mer par l'aménagement de Ramblas, avec une structuration du front de mer. Ensuite, à l'intérieur, je suis d'accord pour la logique que vous dessinez. Je pense qu'il faut fabriquer le front de mer et laisser s'enclencher un renouvellement naturel pour qu'un petit hôtel vienne s'installer ici par exemple [...] ».

Commentaires sur la mise en œuvre

« Nous, nous voulons mettre en avant les communes et l'idée de la deuxième étape, c'est les communes. C'est compliqué, car nous tombons tout de suite sur des considérations politiques sur des communes engagées. C'est normal qu'elles mettent leur touche. Dès que vous arrivez à des discussions avec les communes, elles vont vous dire "non, ce n'est pas ça", vous allez tomber sur les références qui peuvent ne pas correspondre aux références normatives que chacun d'entre nous a en tête.
Je pense que le seul acteur qui peut porter ce type de démarche, ce sont les communes. L'idée des POS intercommunaux, c'est justement de dire comment on peut restructurer le territoire autour de certains centres. C'est ce que nous avons essayé de faire sur la commune de Cheraga [...] »

« [...] Les communes ont les moyens financiers, elles financent des études lourdes [...] Ma conviction c'est que cela doit se faire avec les communes [...] [Le problème qui se pose est que] soit on centralise et la démarche perd de sa force car elle tend à poser des questions de structure, soit on décentralise et on a le revers de la médaille. L'idée est de travailler ensemble. »

« [...] Je pense qu'il faut trouver quelques communes qui jouent le jeu et il faut y aller. Des walis délégués également. En tout cas, c'est ma conviction. Il faut aller progressivement vers le système universel. Progressivement, mais il faut y aller. Il n'y a pas d'autre voie que celle-là. La commune peut être une étape dans cet exercice et l'outil de planification urbaine est déjà un instrument de pédagogie sur l'urbain et sur le développement. Moi, je suis près, à partir de la wilaya, à aller voir les communes et les walis délégués pour initier ces démarches. Pour avoir une ou deux communes susceptibles de jouer le jeu »



Rachid Ouezane,
Directeur des transports de la wilaya d'Alger.
Le 08.08.2013.

Commentaire sur Hussein Dey

« Sur Hussein Dey, il y a un problème de coupure. Je pense que Benaïssa vous en a parlé. Toute cette partie sera démolie. L'idée est d'assurer la connexion avec la baie. Il n'y a pas que la route qui coupe, il y a également la voie ferrée. À long terme, l'idée est de faire un tram-train, c'est d'arrêter les trains au niveau d'el Harrach ou de Kourifa et de repartir avec un train-tram vers le centre. Maintenant, est-ce qu'on va désaffecter toutes les lignes ? Non ! On va les utiliser pour le tram. Même si l'on a perdu de l'argent pour l'électrification, ce n'est pas grave. Avant le PDAU, il n'y avait pas cette fédération des secteurs. Avant, chacun travaillait de son côté. Il n'y avait pas de cohérence ni de cohésion. Maintenant, le PDAU a fédéré tous les secteurs. Il donne de la cohérence [...] »

« Pour les bus, il y a toute une structuration en cours [mais nous pouvons en effet] changer l'itinéraire d'un bus, si le rayon de braquage le permet [...] ».

« [Concernant l'alternative à la double voie,] je vais vous répondre sincèrement [...] Nous voulons démolir pour restructurer tout le quartier. Ce sont des friches, on ne peut pas laisser comme ça. Elles mettent les gens en danger indépendamment du tram [...] Il n'y a pas de valeur patrimoniale. [...] [Mais en terme de] faisabilité, c'est faisable [...] [Pour ce qui est du bouclage en combinant les deux scénarios] c'est faisable, mais ce n'est pas sûr que les pouvoirs publics adhèrent [...] ».

Commentaires sur Bordj El Kiffan

« Les bus qui viennent faire les manœuvres ici, je ne suis pas sûr que ce soit justifié. Ils desservent les mêmes destinations que le tramway. Les lignes lui sont parallèles. Cependant, on peut déplacer la station si c'est pour organiser le rabattement sur le tram. »

Commentaire sur la mise en œuvre

« Nous pouvons participer à la mise en œuvre d'un tel projet par le conseil et l'arbitrage, mais pas par le financement des espaces publics [...] Nous pouvons autoriser la fermeture des routes quand cela affecte le schéma de circulation [...] »

« Nous avons mis en place une nouvelle structure, qui est l'autorité de régulation du transport urbain à Alger [elle remplacera la direction des transports]. Elle est créée par décret depuis 2013. C'est elle qui financera, régulera et planifiera le transport à Alger. Elle n'est pas encore opérationnelle [...] Elle constituera, une fois en fonctionnement, un espace de concertation qui dispose de l'argent et de l'action [...] »



Rachid Benhgouga,
Adjoint au maire de la commune de Hussein Dey.
Le 13.08.2013.

Commentaire sur le projet Hussein Dey

« Pour le terrain du front de mer, celui du jardin, nous devions faire l'aménagement, mais la wilaya nous a interrompus. [...] Sur la baie d'Alger, la wilaya ne nous a laissé toucher à rien, ça fait partie du projet de la baie [...] Aussi, d'après des informations qu'on a, ils ont fait le recensement de la population et des commerçants. Ils veulent visiblement détruire par bloc au nord de l'avenue Tripoli en relogeant progressivement la population [...] ».

« Au niveau des Moulins (l'ERIAD), nous avons 2000 m² et le ministère de la Culture a 4000 m². Nous voulions mettre le siège communal. [...] Le ministère de la Culture veut faire un musée. Nous nous sommes mis d'accord pour faire une démolition qui serait prise en charge par le ministère de la Culture, mais c'est impossible pour l'évacuation des gravats avec le passage du tramway [...] Nous ne pouvons pas faire de restauration, car le CTC a dit qu'il faut démolir, suite à l'expertise effectuée. Cependant, si nous devons lancer d'autres études, il n'y a pas de problèmes. La démolition coûte cher et si l'on trouve une alternative, c'est mieux [...] ».

« À Hussein Dey, nous voulons aménager des espaces verts. Par exemple, au niveau de la placette et à Brocette, nous voulons faire de nouveaux aménagements. [...] Aussi, nous étions hier chez les domaines, pour leur acheter des lots afin d'aménager des espaces verts [...] ».
« Au niveau de Tripoli Mosquée, il y a un parking, que nous avons fermé. Nous voulons y faire un aménagement pour une placette. Un espace piéton. Donc, si ici aussi vous avez des idées, on est prêt à prendre [...] ».

« [...] Aussi, on veut faire des poubelles enterrées pour les ordures. On a fait une étude. Ça nous coûtera 6 milliards. Mais on le fera, normalement. On a choisi quatre quartiers pilotes. [...] On a fait un appel d'offres qui a été remporté par une entreprise espagnole qui propose d'installer le dispositif et de gérer le ramassage des ordures. Nous lui donnons une concession pour quelques années et nous ne nous occupons de rien ».

« À Hussein Dey, nous n'avons pas de liaison entre le métro et le tram, par exemple. Nous avons deux stations de métro, mais pas de liaison avec le tram. Pareil pour relier la commune de Kouba. C'est une commune proche, mais il n'y a pas de liaison. Pourquoi ne pas rapprocher les citoyens vers le tram ou le métro [...]? »

Commentaires sur la mise en œuvre

« Nous sommes d'accord avec le principe du projet et nous sommes partants pour organiser une réunion et pour lancer des études [...] Nous avons également les moyens de réaliser les différents projets [...] »

M. Taïbi,
Directeur du service d'urbanisme de la commune de Bab Ezzouar.
Le 13.08.2013

Commentaires sur Bab Ezzouar 5 juillet

« Le terrain vague ici à côté de la daïra a été affecté à la réalisation de 80 logements. Ça a été affecté au logement social participatif pour les cadres. Maintenant, je ne sais pas comment ils vont l'aménager [...] On a remarqué que la centralité de Bab Ezzouar est là [autour de la daïra et de la commune], mais il n'y a ni poste, ni banque, ni rien du tout. On a voulu renforcer cette centralité, en créant des annexes d'une banque, d'une poste, d'une assurance, de Sonelgaz, etc. On a également intégré l'OPGI, car on voulait que ce soit l'OPGI qui prenne en charge la réalisation. [...] Nous avions proposé un aménagement d'espace public le long de l'axe en proposant une placette, un centre culturel et un centre multifonctionnel pour Sonelgaz, les PTT, etc. [...] On pensait également raser la ferme en face de la daïra en proposant des logements pour ces gens-là, avec une quarantaine de logements. On a même fait une proposition avec un bureau d'étude. Nous l'avons proposé à la wilaya qui n'a pas donné de suite. Le problème c'est que si la wilaya ne suit pas, on est bloqué. Ce n'était pas une priorité de la wilaya. [...] Le dossier est même allé à la DUCH. Quand c'est arrivé aux domaines, ils ont bloqué. Ils nous ont dit que c'est une ex-EAC qui n'est pas encore sortie du domaine agricole, même si sur le terrain, ce n'est rien. Pour cela, il faut l'extraction du domaine agricole. C'est le wali qui fait une commission avec le ministre, c'est compliqué [...] Aussi, il y avait la wilaya qui voulait faire un bâtiment pour les œuvres universitaires, je crois. Ils voulaient prendre le terrain pour ça, mais nous avons refusé. »

« Ça n'a pas marché parce qu'il n'y a pas eu une volonté de tout le monde, surtout de la tutelle. Si la wilaya nous avait suivis, on aurait réalisé notre projet. Mais nous sommes restés comme ça jusqu'à ce que soit sortie cette nouvelle politique de logement participatif. Ils savaient qu'il y avait ce terrain et ils peuvent faire l'extraction par la force de la loi, dans le cadre du programme de logement du président de la République. Le wali est d'accord, c'est facile à faire pour eux ».

Commentaires sur Bab Ezzouar CUB1

« Il y a le centre de quartier qu'on voulait aménager sur ce terrain, dont l'EPLF est propriétaire. D'ailleurs, ils sont en train de réfléchir sur une nouvelle proposition qu'ils ont ramenée pour un avis ».

« Pour l'axe à travers la cité universitaire, il faut voir l'utilité, car la mosquée est principalement fréquentée par les habitants de Mokhtar Zerhouni qui est sur une autre commune. Elle est fréquentée également par les habitants de Douzi [...] »

Commentaires sur la mise en œuvre

« La commune, c'est la première autorité locale qui signe les permis de construire. Donc tout ce qui va être construit est signé par le président d'APC. Les secteurs sont obligés de passer par l'avis de l'APC. Néanmoins, si certains secteurs prennent le même raisonnement que vous avez, nous allons marcher certainement. Mais s'ils continuent à vouloir implanter leurs équipements parce qu'ils ont un terrain, c'est différent. [...] Nous, nous sommes prêts à aider tous les secteurs qui viennent renforcer la valorisation du tracé du tramway. Ça va apporter un plus pour la commune. Nous en sommes convaincus. [...] Nous ne restons pas sur le point où l'on dit : on sera d'accord avec celui qui fera. Nous voulons être l'acteur qui va proposer et orienter l'aménagement, mais pour cela, il faut une réflexion profonde. »

« [...] Bien sûr que nous sommes partants [pour les ateliers]. Moi je suis tout à fait d'accord. Tu as la qualité de l'espace qui va changer, l'activité va être mise en valeur ainsi que la vie en ville. Le besoin en équipement peut être absorbé. C'est le cadre de vie qui va changer [...] »



Merhoum Larbi Mohamed,
Architecte indépendant impliqué dans le débat sur la ville.
Le 06.08.2013

Commentaires sur Hussein Dey

« Je suis d'accord pour l'exemple du centre culturel, qui pourrait ouvrir sa clôture et se connecter à l'espace public. Il m'interpelle, car je passe souvent devant. Ça réglerait des problèmes d'urbanisme sans forcément que ce soit de grandes décisions politiques [...] »

« [...] [pour ce qui est des nouvelles connexions et de la participation des propriétaires privés,] ce n'est pas évident qu'ils puissent arriver à ce qu'un type laisse passer par son terrain pour réaliser une connexion, parce qu'il veut participer à un projet urbain et il trouve son compte en indemnisant la propriété. [...] Il n'y a quasi aucun moyen de convaincre un propriétaire privé de participer à un projet public. [...] Ils ne font pas confiance [...] »

Commentaires sur Bab Ezzouar 5 juillet et Bab Ezzouar CUB1

« [Je pense que] le seul problème qui va se poser est le fait que toutes ces opérations de coutures demandent à ce que ce soit fait par du privé. L'État doit se concentrer sur la fabrication de l'espace public. Pour tout le reste, il faut trouver la mécanique pour impliquer les gens et le privé. C'est là où il faut une décision politique courageuse. Comment fabriquer des lots, donner à des gens qui les achètent avec un cahier des charges ? [...] Sur ces territoires, la décision de récupérer des terrains de la cité, qui n'appartiennent à personne, est problématique. Pour les gens, ça leur appartient ! Demain, tu mets une plaque en mettant le projet et le non du promoteur, ce sera la guerre [...] Il faut pouvoir, par exemple, obliger la personne à qui l'on donne le terrain, de faire des logements ou des locaux pour les jeunes des quartiers [...] ».

« [...] Le truc est dans la fabrication du consensus ».

Commentaires sur la mise en œuvre

« [...] Le problème du projet d'Alger 2030, c'est le passage entre l'échelle stratégique et l'échelle opérationnelle, y compris dans la décision. Il n'y a pas une fabrication de la décision de haut en bas et de bas en haut, même dans la conception des plans stratégiques. Tu as la grande décision à l'échelle du wali et des penseurs de la wilaya et tu n'as rien d'en bas. [...] [Cependant,] ils ont fait des séances de "passation" avec les élus, en leur demandant de fabriquer des logiques locales. En essayant un retissage entre des logiques locales et des logiques stratégiques globales. Il leur donne une marge de manœuvre en sachant qu'ils n'ont pas les capacités d'opposition. Le maire ne va pas engager un bureau d'urbanisme qui va être le représentant de la mairie par rapport à la wilaya, et qui va négocier d'égal à égal avec la wilaya, en te présentant comme l'architecte qui s'occupe de l'urbanisme de Belcourt par exemple et toi tu es l'État qui organise Belcourt. On n'est pas dans ces relations-là. On est dans des relations de suggestion gentille, mais ils savent que les maires n'arrivent pas à fédérer leur population autour d'un projet urbain. Ils gèrent des individus plus ou moins mal intentionnés, plus ou moins puissants et ils gèrent des tensions sociales [...] ».

« [...] Je ne pense pas que ça doit être encadré par une institution. Le problème, c'est que l'État peut gérer l'espace public. Maintenant, il n'y a pas que l'espace public, mais il y a les mètres carrés à construire. Sur quelle base va-t-on choisir les promoteurs ? D'autant

plus que les terrains sont à forte plus-value avec le tramway. [...] Un maire peut décider de construire des commerces, par exemple. C'est plus simple pour lui que de donner à un promoteur de fabriquer un vrai bâtiment avec des commerces, des logements, des bureaux, etc. C'est plus simple de "bordéliser" par des petites choses que de fabriquer un vrai espace. [...] Par contre, les promoteurs publics peuvent constituer des outils intéressants. Sur ces terrains, les seuls qui peuvent trouver un compromis c'est l'AADL, l'EPLF et l'OPGI. C'est un transfert de l'État à l'État. Surtout dans les friches des grands ensembles [...] »
« [...] Ce genre de travail se fait à l'échelle locale. Ils ont les moyens et les pouvoirs de décision. Mais pour qu'un maire demande de déplacer une ligne ? Quand c'est un transporteur privé, il peut le faire à la limite, mais quand c'est un transporteur public du genre ETUSA, je pense que c'est au niveau de la wilaya. [...] Mais effectivement, ce sont des projets qui peuvent se monter de manière tout à fait facile [...] ».

« [...] Je pense que c'est une expérience superbe. L'idée du projet collectif à partir de l'espace public est une idée super [...] ».

8.5. Vers la mise en place d'un processus de médiation

L'expérimentation du projet d'amélioration de l'adhérence du tramway et de fabrication de l'espace public comme médiat nous permet de situer chaque acteur par rapport à un éventuel processus de projet et par rapport aux intentions de chacun. Elle nous permet également d'identifier les points sur lesquels la médiation doit se mettre en place afin d'arriver à la production d'un projet commun construit dans l'épaisseur du tramway et gravitant autour de la fabrication de l'espace public.

Bien que tous les acteurs rencontrés adhèrent à la démarche de projet proposée, ils ne sont pas tous d'accord sur certaines parties. De plus, il arrive que plusieurs acteurs aient des visions ou des projets différents sur les mêmes espaces. C'est souvent le cas entre les communes et la wilaya, qui ont souvent des objectifs différents, qui ralentissent, voire bloquent, les projets des uns comme des autres. À la page suivante, la figure 78 montre le croisement entre les orientations des projets proposées et les préoccupations de chaque acteur rencontré. Ces préoccupations sont des intentions de projet sur les territoires qui les concernent. Chaque acteur est représenté par un nuage de couleur qui englobe l'ensemble des intentions de projets auxquels il adhère et qu'il revendique. Les orientations des projets que nous proposons sont représentées par le nuage rouge au centre du graphique (figure 85). Nous pouvons y voir clairement que les acteurs adhèrent pour la plupart à toutes les orientations de projet sauf pour la modification du tracé du tramway et pour l'ouverture de connexions piétonnes à l'intérieur des espaces privés de l'État. Pour la première exception, l'opposition vient de la wilaya et de la direction des transports. Ces derniers

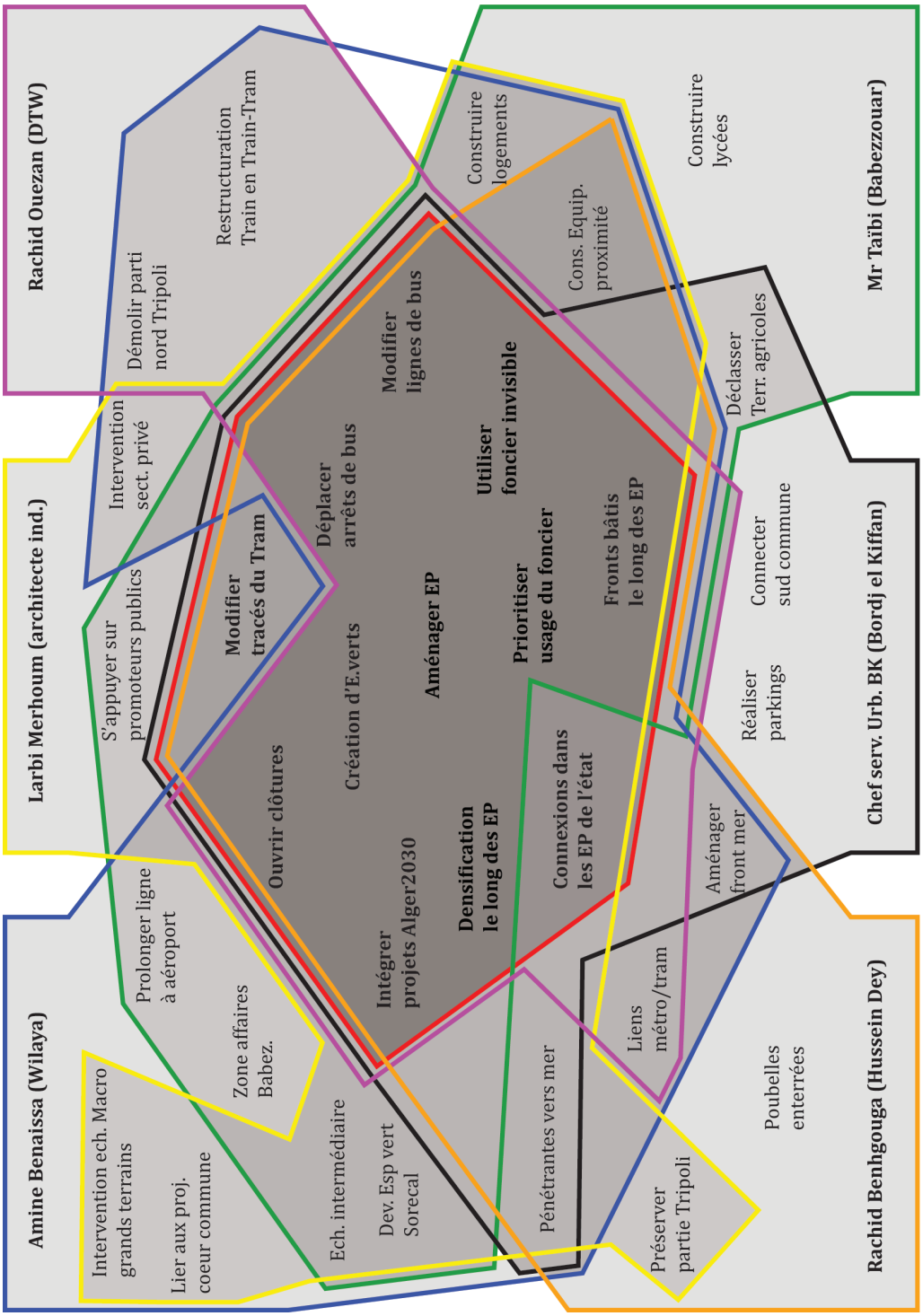


Figure 85 : croisement des orientations des projets avec les préoccupations des acteurs.
Source : élaboration de l'auteur.

n'adhèrent pas à l'idée de modifier le tracé, jugée trop complexe à mettre en œuvre après la mise en service du tramway d'une part, et pour des raisons stratégiques de transformation des quartiers par la démolition de certaines parties de Hussein Dey d'autre part. Pour la seconde exception, l'opposition vient du service d'urbanisme de la commune de Bab Ezzouar qui ne juge pas utile d'ouvrir une connexion vers la mosquée de Douzi, à travers l'ouverture de la cité universitaire de Bab Ezzouar 1. Il considère qu'il n'est pas nécessaire de donner accès à cette mosquée aux habitants de la Cité du 8 mai 1945, car ils fréquenteraient, dans la pratique, une autre mosquée plus proche que celle-ci.

Nous pouvons également voir dans le graphique que les intentions de projets de certains acteurs sont partagées par certains, mais pas par l'ensemble.

À partir de ce croisement des données, il est possible de situer de manière plus précise les thèmes ou les sujets sur lesquels la médiation devra se mettre en place. Pour que le projet d'espace public puisse constituer un médiat, il faudrait qu'il permette des ajustements entre les acteurs, autour des orientations du projet. Il faudrait qu'il permette de passer d'une vision « technique » du projet réalisé par l'architecte urbaniste, à un processus de médiation. Ce dernier implique, comme nous l'avons vu au chapitre précédent, quatre types de médiation qui sont : politique, technique, culturelle et symbolique. Chaque orientation de projet ou volonté d'intervenir sur l'espace implique un type de médiation ou plusieurs à la fois. Nous pouvons, dans le cadre du projet de ville recherché, identifier les éléments sur lesquels chaque type de médiation devra travailler afin de parvenir à l'élaboration d'un projet commun.

Premièrement, la médiation politique devra permettre d'articuler principalement entre les volontés des acteurs institutionnels et de réguler l'exercice du pouvoir de chaque institution. Bien que cette régulation soit définie par le droit en définissant les compétences de chaque acteur, dans la pratique, les différents acteurs du secteur public sont souvent en confrontation. La médiation politique implique une articulation entre les différents niveaux de pouvoir afin d'apaiser les conflits et les contradictions. Les différentes analyses de terrains et les rencontres avec les acteurs ont mis en évidence les difficultés d'articuler entre les décisions centralisées au niveau des ministères et de la wilaya et celles plus locales au niveau des communes. Les premiers tentent d'implanter des programmes nationaux en fonction des disponibilités foncières. Les communes, quant à elles, tentent de répondre à leurs besoins de proximité et aux attentes de leurs habitants à l'échelle locale. Les orientations de projet qui feront l'objet de ce type de médiation sont : la démolition du tissu de la partie nord de l'avenue Tripoli ; la modification du tracé du tramway et/ou son extension ; la création de connexions à l'intérieur des espaces privées de l'État ; l'ouverture de certaines clôtures des équipements publics ; le déclassement des anciens terrains agricoles ; l'utilisation du foncier invisible ; enfin, le renforcement de la participation du secteur privé dans la production de l'espace.

Deuxièmement, la médiation technique devra permettre d'articuler entre les orientations de projets et les conditions de leur mise en œuvre. La déviation de la ligne de tramway par exemple doit faire l'objet d'une évaluation de faisabilité, d'évaluation financière et de comparaison avec l'option de démolir une partie du tissu de Hussein Dey. Le choix entre les deux n'est pas évident et implique plusieurs paramètres d'ordre économique et politique. Cette médiation technique entre une diversité d'options possibles est au cœur des décisions politiques et influence directement la médiation qui la concerne. Les orientations de projets concernées par cette médiation sont : la modification du tracé du tramway ; son extension ; la démolition d'une partie du tissu ; l'enfouissement des poubelles à Hussein Dey ; enfin, l'application de la charte des espaces publics avec ce qu'elle comprend comme enfouissement ou déviations des réseaux divers.

Troisièmement, la médiation pratique devra permettre de trouver un équilibre entre les volontés de projet et le vécu réel de l'espace à travers les usages et les pratiques. Toute intervention sur l'espace, par l'introduction de nouveaux programmes qui apporteraient de nouveaux usages, doit s'articuler aux usages et aux pratiques présentes. L'occupation du foncier invisible par exemple doit prendre en considération les pratiques qui s'y déroulent, y compris les pratiques dites « informelles ». L'appropriation de ce foncier au bas des immeubles de la Cité du 8 mai 1945, par exemple, doit être prise en considération dans les futurs aménagements afin d'éviter les conflits d'usage. Aussi, si le travail sur l'espace public et l'adhérence du tramway implique, dans certaines configurations, la suppression des barrières de sécurité en transformant le site propre en espace franchissable, l'usage de cet espace public en sera transformé. Il faudra de ce fait qu'il y ait un apprentissage de nouvelles pratiques liées aux espaces partagés par exemple. Sur ce dernier point, la médiation pratique est fortement liée à la médiation culturelle. Les orientations de projet qui feront appel à ce type de médiation sont : l'occupation du potentiel foncier et particulièrement du foncier invisible ; l'aménagement de l'espace public ; ainsi que la modification des dispositifs de sécurisation du site propre du tramway.

Enfin, la médiation culturelle devra permettre de faire converger les représentations, les attentes et les visions du projet et de la ville des différents acteurs. L'ouverture des espaces privée de l'État comme les cités universitaires, par exemple, à un usage semi-public, est le genre d'opération qui nécessite des ajustements dans les représentations des différents acteurs. Larbi Merhoum, en tant que professionnel, et Amine Benaïssa, en tant que représentant de la wilaya, sont porteurs de ce genre d'initiative. Ils considèrent que l'université doit faire partie de la ville et que les cités universitaires doivent s'ouvrir à la ville pour que les étudiants participent à sa dynamisation. Cependant, le ministère de l'enseignement supérieur conçoit les cités universitaires et les universités autrement et ne parvient pas à s'en construire une autre représentation. Aussi,

la médiation culturelle doit permettre de passer d'une vision de la ville basée sur l'occupation foncière à celle de la fabrication de liens à travers l'espace public. La médiation culturelle interviendrait essentiellement sur les orientations de projets suivantes : la création de connexions à l'intérieur des espaces privées de l'État ; l'ouverture sur l'espace public des équipements clôturés ; l'aménagement de l'espace public comme fabricant de liens ; enfin, l'utilisation du foncier invisible.

Comme nous l'avons vu au chapitre précédent, ces quatre types de médiation interviennent à des moments différents de l'élaboration des projets et agissent souvent par bipolarisation : médiation politique/médiation pratique et médiation culturelle/médiation technique. Chaque type de médiation fait intervenir des acteurs spécifiques sur des espaces et des éléments spécifiques du projet. Aussi, l'espace de médiation de chaque type peut être différent des autres. La médiation politique par exemple concernera essentiellement des acteurs du secteur public et pourrait prendre la forme de réunions ou d'ateliers de discussion au sein d'une des institutions concernées. La médiation pratique, quant à elle, ouvrirait la discussion et le débat à des acteurs de la société civile et prendrait la forme d'ateliers participatifs par exemple. Enfin, les objets de médiation auront probablement des variations en fonction des acteurs, des contextes d'intervention et des phases de projet.

IX. LES CONDITIONS DE CONSTRUCTION DU RÉCIT D'ESPACE PUBLIC COMME MÉDIATION ET COMME PROJET

Tout au long du déroulement de l'intrigue de la thèse, nous avons mis le doigt sur une série d'éléments qui permettraient de définir les conditions de construction du récit urbain algérois du futur que nous recherchons. Chacune des entrées — théorique et pratique — nous donne des éléments spécifiques, qu'il est à présent nécessaire de synthétiser.

Dans les chapitres théoriques, la thèse avance l'idée que notre récit du futur est un projet d'espace public dont la démarche et l'objet constitueraient une médiation de visions et de récits d'acteurs. L'objet du projet, l'espace public, permettrait d'établir des liens entre les formes urbaines. En tant qu'espace interstitiel entre le bâti, l'espace public peut constituer le liant entre les différentes parties de la ville. La méthode de projet permettrait, quant à elle, à des acteurs différents de construire ensemble l'avenir. En tant qu'objet commun à l'ensemble des acteurs, l'espace public peut constituer le lien entre ces derniers et les mettre autour de la table pour la construction du « bien commun ». Pour y parvenir, il est impératif de construire le projet de manière collective et continue en s'inscrivant dans le temps long et dans un présent qui se veut duratif.

Dans les autres chapitres, la thèse a mis en évidence une contradiction en termes d'organisation spatiale. Les analyses montrent bien qu'il y a de la fragmentation dans le territoire et que le tramway y contribue également. Cependant, les analyses montrent également qu'il y a des continuités et des enchevêtrements qui apparaissent malgré la tendance dominante de la fragmentation spatiale. Même si le récit du tramway d'Alger n'échappe pas à la logique sectorielle dominante qui induit une certaine fragmentation spatiale, il génère cependant certains signaux faibles sur lesquels pourrait reposer notre projet d'espace public. Son récit a pour intrigue la construction de la continuité spatiale et de l'enchevêtrement, ainsi que l'hybridation des pratiques, des logiques de production et du jeu d'acteur. Il a pour but la construction d'un projet de ville dans l'épaisseur du tramway à travers l'amélioration de son adhérence d'une part, et la fabrication de l'espace public comme fabricant de liens d'autre part.

Dans le dernier chapitre, il a été question de propositions de projets d'adhérence et de fabrication de l'espace public qui ont été discutées avec certains acteurs. Ces rencontres ont servi d'expérimentation du projet d'espace public comme médiat. Cette démarche constitue une première étape du processus d'écriture de notre récit. Du fait de l'approbation de la démarche par les différents acteurs rencontrés, les projets peuvent être le support de base à l'élaboration d'un autre projet de ville et le début d'un processus de médiation.

Dans ce chapitre, il est question de définir, à partir des éléments récoltés pour le cas du tramway d'Alger, les conditions de mise en place de cette médiation à partir du projet d'espace public à l'échelle locale. Le chapitre apporte quelques éléments de conclusion en définissant les conditions spatiales et organisationnelles de notre récit d'espace public comme médiation et comme projet.

9.1. Les conditions spatiales du récit médiateur algérois du XXIe siècle

Le récit recherché dans la présente thèse est, avant tout, un récit spatial. Son objectif premier est de tisser entre les différents fragments du territoire, en aidant à reconstruire physiquement les espaces qui ont été déstructurés par la superposition des productions issues des différentes logiques spatiales et des différents récits de l'urbanisme algérois postindépendance. Ces espaces ont été également déstructurés, comme nous l'avons vu, par les politiques de modernisation portées par les récits du futur élaborés depuis 1962. Que ce soit en Algérie ou ailleurs, au Nord comme au Sud, le grand défi contemporain du développement territorial et urbain se situerait, d'après Jean-Philippe Peemans, dans la reconstruction physique de l'espace. Il faudrait, selon lui, matérialiser spatialement un pacte entre les acteurs au-delà des conflits. Ce pacte pourrait se matérialiser dans l'espace public, qui constitue l'objet commun aux différents acteurs. Par ailleurs, cette reconstruction physique passerait également par la réintégration de la production des infrastructures, notamment celles des transports, dans la production de l'identité des territoires. Elles ne doivent plus être, d'après Peemans, des objets déstructurant des politiques de modernisation (Peemans, 2000).

Le travail effectué sur le tramway d'Alger s'inscrit justement dans cette démarche de reconstruction et structuration du territoire, en articulant la pensée sur les formes urbaines avec celle des transports et de la mobilité, ainsi qu'avec le jeu des acteurs. Comme nous l'avons vu, le tramway d'Alger a été réalisé avec l'objectif principal de modernisation de la capitale et de résolution des problèmes liés aux transports. Bien qu'il apporte du nouveau dans la ville, il contribue également à la déstructuration du territoire. Le tramway, dans son état actuel, crée plus de ruptures qu'il ne crée de connexions et de liens entre les différentes parties

de la ville. De ce fait, le récit algérois du futur se doit d'intégrer le tramway, ainsi que les autres infrastructures et notamment celles des transports, dans le développement de la ville, en les intégrant spatialement au territoire. Ces éléments doivent passer de configurations de ruptures et de déstructurations à des configurations qui permettent le tissage entre les fragments et la fabrication de liens et de connexions spatiales. Les conditions d'élaboration de ce récit et du passage d'une configuration à l'autre sont déjà présentes dans les configurations spatiales actuelles. Elles ont été mises en lumière tout au long de la thèse.

9.1.1. Les formes de la ville du récit algérois du futur

Pour rappel, notre projet de ville se construit dans une certaine épaisseur autour de la ligne (figure 86). À l'échelle locale, il s'agit de fabriquer l'espace public et la continuité entre l'espace de la ligne et les espaces des quartiers compris dans cette épaisseur. À l'échelle de la ville, le projet nous renvoie vers des questionnements inévitables sur les formes urbaines de la ville. À quoi correspond donc notre récit du futur en termes de forme de ville ? Correspond-il au récit de la ville compacte, à celui de la ville diffuse, à celui des Transit Oriented Development, ou bien correspond-il à une tout autre figure de développement du territoire urbain ou à une synthèse de ces trois figures ?

En superposant les configurations spatiales actuelles de la ville d'Alger, les orientations du Plan stratégique et les potentiels fonciers disponibles, il est possible d'apporter des éclaircissements sur les formes de la ville que porte notre récit du futur. La réalité de la ville en train de se faire nous raconte, entre autres, une réalité algéroise dont le territoire semble fragmenté à plusieurs niveaux. Le premier est celui de la fragmentation à l'échelle de la ville. Elle concerne de grands espaces bâtis, ou tâches urbaines, qui ne sont pas connectés entre eux et qui sont séparés par de grandes surfaces foncières. Certaines de ces surfaces sont des terrains agricoles qu'il nous paraît important de préserver, malgré l'étalement urbain déjà entamé. C'est particulièrement le cas dans la commune de Bordj El Kiffan. À ces endroits-là, il est important de repenser le territoire en créant des connexions entre les fragments, tout en préservant le foncier agricole qui constitue l'avenir alimentaire d'Alger. Il s'agit de fabriquer des espaces publics nouveaux qui construisent l'interface entre l'espace bâti et l'espace agricole non bâti. Il s'agit également de permettre, par exemple, des promenades piétonnes à l'intérieur des espaces agricoles en favorisant la connexion entre les parties de cette ville diffuse que l'on retrouve à l'est d'Alger et sur l'ensemble du plateau agricole de la Mitidja.

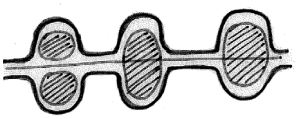


Figure 86 : schématisation du périmètre de projet.
Source : élaboration de l'auteur.

Les autres surfaces foncières que l'on retrouve entre ces espaces bâtis sont : d'anciens terrains agricoles « salinisés »

par l'infiltration des eaux de mer dans les nappes phréatiques ; d'anciennes industries le long du front de mer ; des industries vouées à la délocalisation telle que la raffinerie du Carroublier ou simplement des surfaces urbanisables qui ne l'ont pas encore été. Ces terrains sont principalement ceux du front de mer sur lesquels s'implante le projet d'aménagement de la baie d'Alger. Nous rejoignions ici l'idée du plan stratégique d'un développement urbain sur ces terrains. Il se trouve que ces derniers longent le tramway sur une certaine épaisseur qui correspond à notre projet d'espace public. Sur ce premier niveau de fragmentation à l'échelle de la ville, notre projet est à la fois dans la densification des grandes surfaces foncières constructibles en connectant les tâches urbaines entre elles, et dans le travail sur la ville diffuse en préservant le foncier agricole.

Le second niveau d'intervention du projet est celui l'échelle locale des communes et des quartiers. Il s'intéresse à l'éclatement de la ville par la multiplication de formes urbaines qui n'ont pas de liens entre elles. Elles sont séparées par le vide de l'espace public et par des poches de potentiels fonciers. Le projet d'espace public intervient ici par l'établissement de connexions à l'échelle locale. Il s'agit de rétablir les liens dans les tissus existant en exploitant l'ensemble du potentiel foncier disponible, soit par des densifications, soit par la création d'espaces publics nouveaux. Vu l'ampleur de ce potentiel, il semble possible, à travers des densifications des tissus existants, de répondre à l'ensemble des programmes à l'échelle de la ville, y compris les programmes de logements actuels réalisés dans l'urgence et sur des terrains à vocation agricole. Cette démarche correspond à l'idée de la ville compacte, qu'il est important de défendre dans les quartiers qui disposent d'une porosité importante et d'une bonne desserte en transports en commun.

En plus des deux figures principales d'interventions sur la ville qu'est la densification en construisant la ville compacte d'une part, et l'amélioration de l'espace de la ville diffuse d'autre part, nous distinguons une autre figure qui est également d'actualité. Parmi les orientations du Plan stratégique, nous exposions précédemment l'idée du macromaillage et de la fabrication de nouvelles centralités à l'intersection de ses nœuds. Les équipements métropolitains y sont localisés et une bonne partie est déjà en chantier. L'idée est de les positionner autour des nœuds d'intermodalité que constitueront à terme les nœuds du macromaillage. Cette démarche correspond à la vision du *Transit Oriented Development*. Il s'agit donc de densifications autour des lieux de transport en commun. Autour du tramway, nous retrouvons plusieurs de ces équipements projetés. Il s'agit de la Grande mosquée d'Alger, du Palais des congrès et du Musée de l'Afrique. Étant donné que ces projets sont en cours de réalisation, nous ne pouvons qu'envisager un développement urbain autour de ces derniers et donc autour des nœuds d'intermodalité qui leur correspondent.

Ces trois formes de la ville, qui racontent chacune un récit, cohabitent dans le récit de la ville en train de se faire. Il n'est pas possible, vu la configuration actuelle de la ville, de favoriser une forme plutôt qu'une autre. Il paraît important de trouver un juste équilibre entre les trois figures et de les utiliser judicieusement dans chaque partie de la ville. Notre récit algérois du XXIe siècle serait aussi un récit de médiation entre ces différentes figures de ville.

Concernant la densification, il est important de donner plus de précision sur le détail des formes urbaines préconisées par notre récit du futur. Quelles sont les formes les plus adaptées à la fabrication des liens entre les fragments du tissu urbain ?

D'après les analyses de terrains dans les huit quartiers et à travers les 27 cadrages d'îlots, nous avons mis le doigt sur les caractéristiques des différentes formes urbaines et configurations du bâti. Les formes urbaines qui fabriquent des bords de rue et construisent des îlots — ouverts ou fermés — apparaissent comme les formes les plus résilientes et les plus propices à l'accueil des dynamiques socio-économiques locales. Ceci a été vérifié à la fois dans la partie théorique et dans la partie relative aux études de terrain.

En termes spatial, ces formes permettent de créer des continuités du bâti et de cadrer l'espace ouvert par la fabrication de ses bords. Ces derniers sont différents des bords ouverts qui ne permettent pas de définir une limite au sol. Ils sont différents également des espaces hermétiques fabriqués par les configurations de clôtures. C'est la continuité et le contact direct du bâti à la voirie qui permettent de supporter les dynamiques en question, et qui ont plus de mal à se greffer aux deux autres configurations. De plus, parce que le foncier est de taille relativement réduite et appartient généralement à un seul propriétaire, ce type de configuration permet, comme nous l'avons déjà vu, une certaine résilience que nous ne retrouvons pas également dans les autres configurations. Cette résilience permet une adaptabilité au changement et une évolutivité dans le temps qui est nécessaire au développement de la ville. Dans le chapitre 6, nous exposions les différentes qualités de ce type de configurations, qui sont les suivantes : la production de densités raisonnables permettant de concentrer les personnes et les activités sans saturation ; la mixité des fonctions ; la qualité de l'environnement urbain à l'échelle humaine ; enfin, la possibilité pour le privé et la société civile de participer à la production urbaine sur des surfaces foncières maîtrisables et raisonnables.

De ce fait, en plus de la fabrication de l'espace public, notre projet interviendrait sur le potentiel foncier en favorisant la fabrication des bords de l'espace public et la fabrication des îlots. Ce sont des configurations qui favorisent le tissage entre les différentes formes urbaines. Le projet se situerait entre les différents



Photos 40 : synthèse visuelle de quelques espaces publics.
Source : photographies de l'auteur, entre 2012 et 2014.

récits de ville et de formes urbaines évoqués dans le quatrième chapitre. C'est un projet qui permettrait la reconstruction des îlots à partir de l'aménagement de l'espace public et de ses bords ; un projet qui divise les grandes surfaces foncières urbanisables en îlot de tailles plus réduites, afin d'augmenter la connectivité à l'échelle locale et de créer un cadre de vie agréable et adapté à la métrique pédestre ; enfin, un projet qui préserve les terres agricoles tout en proposant des aménagements et une structuration de la ville diffuse.

Les exemples de projets, que nous avons présentés, partent des stations du tramway pour fabriquer l'espace public et créer des ramifications dans l'épaisseur de la ligne. Il est de ce fait important de souligner, même si nous l'avons que très peu soulevé dans la thèse, qu'il y a certainement une hiérarchie à établir entre les stations. La figure 10 (page 45), par exemple, montre qu'il peut y avoir une hiérarchie entre les stations par rapport à l'importance des nœuds d'intermodalité. De ce fait, il semble logique que les programmes, les densités et les formes urbaines qui seront produits autour de ces nœuds seraient différents de ceux produits pour d'autres stations moins importantes. Cet affinage devra inévitablement se faire au moment de la programmation et de la construction du projet avec les acteurs du territoire.

9.1.2. L'espace public « un projet de sol capable de construire un horizon de sens »

Pour Bernardo Secchi *« [...] le projet de la ville contemporaine est en priorité un projet de sol capable de construire un horizon de sens pour une ville inévitablement dispersée, fragmentaire et hétérogène »* (Secchi, 2005, p. 128). Il s'agit d'une idée que nous partageons entièrement. Ce sol dont il est question est pour nous l'espace physique du public. Il est, comme nous l'avons déjà évoqué, l'espace commun entre les acteurs et constitue le vide entre les fragments. C'est donc à travers cet espace que les liens peuvent s'établir. Pour ce faire, il est nécessaire que cet espace commun soit construit avec la participation de l'ensemble des acteurs concernés. Il est l'objet autour duquel peut s'établir la médiation à travers une série de transactions entre les acteurs.

Aujourd'hui, l'espace public d'Alger n'est que le résidu entre les espaces privés. Mis à part les quartiers historiques et quelques aménagements ponctuels, cet espace n'est pas structuré ni aménagé dans son ensemble. Il est lui-même fragmenté du fait qu'il est lui-même pensé, comme les espaces bâtis, comme des productions ponctuelles qui n'ont pas de lien entre elles (photos 40).

Dans les projets d'adhérence que nous proposons pour le cas du tramway, cet espace public est restructuré à travers des actions cohérentes et des priorités. Il s'agit de prolonger l'espace aménagé par le tramway en créant des continuités à partir des stations vers les différents points caractéristiques du territoire.

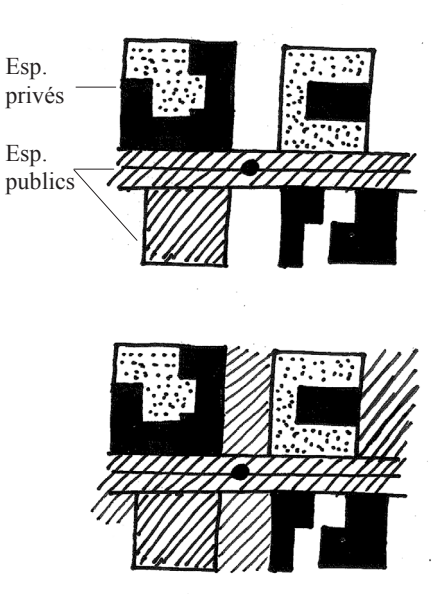


Figure 87 : passage de l'espace public comme résidu des espaces privés à la fabrication d'un sol urbain. *Source : élaboration de l'auteur.*

Il s'agit également de dépasser les limites entre les fragments ainsi que les limites que le tramway a créées par son passage. C'est en travaillant en priorité sur le sol que cette continuité sera mise en place. L'harmonie des matériaux utilisés et des aménagements proposés permettrait une continuité esthétique d'une part, et une continuité et une facilité du déplacement pédestre sur le sol dont il est question d'autre part. Les priorités sont des axes qui relient directement les stations du tramway aux équipements, aux nœuds, aux espaces publics ponctuels et aux autres modes de transport. Il s'agit de créer un réseau d'espaces publics qui se propagerait progressivement à l'ensemble des espaces ouverts.

Pour qu'il puisse faire médiation, l'espace public doit permettre aux quatre types de médiations de se mettre en place à la fois autour de principes d'aménagement que sont les projets d'espace public, et autour d'objets spatiaux qui permettraient des transactions diverses. Les principes d'aménagement sont les projets d'adhérence qui serviraient de base à la discussion entre les acteurs. Ce sont les médiats qui permettraient de mettre d'accord les acteurs sur des orientations de projet. Le projet doit, par exemple, mettre d'accord les acteurs sur le fait de penser l'espace public comme un réseau et non comme des interventions ponctuelles. Il doit aussi parvenir à les mettre d'accord sur un périmètre de projet. Les objets, quant à eux, sont les éléments spatiaux, notamment des espaces publics, qui permettent d'effectuer une série de transactions évoquées dans le chapitre 4. Il s'agit des transactions symboliques et culturelles ; pratiques et juridiques. À travers les quatre projets d'adhérence et la rencontre des acteurs, il est possible d'identifier les espaces autour desquels les transactions se mettraient en place, ainsi que les difficultés de mise en œuvre de ces transactions et les conditions qui permettraient leur réussite.

Dans les deux projets d'adhérence et d'espace public au niveau de la commune de Bab Ezzouar, nous évoquions l'idée d'intervenir au cœur des cités de logements en récupérant le foncier résiduel entre les blocs bâtis. Nous proposions de récupérer certains espaces pour la réalisation d'équipements et de logements. Les autres seraient aménagés en parcs ou récupérés en copropriétés aux pieds des immeubles. La première difficulté est, de toute évidence, de définir l'usage qui sera fait de ces espaces. Les habitants ne seront pas forcément d'accord avec les propositions et les attentes des autres acteurs. L'usage devra, de ce fait, être

négocié. De plus, la représentation mentale que se font les habitants de cet espace risque d'être problématique. Comme l'a précisé Larbi Merhoum dans l'interview, même si ces espaces n'appartiennent à personne ou appartiennent à la commune, les habitants des cités considèrent que ce sont les leurs. La redistribution d'une partie de ces espaces à un promoteur privé par exemple risquerait d'être problématique. Il faudrait qu'il y ait des transactions culturelles et symboliques qui se mettent en place pour permettre de passer d'une représentation à l'autre ou que les habitants y voient un intérêt.
Les équipements et les aménagements doivent, de ce fait, découler des attentes des habitants et des transactions pratiques entreprises avec les autres acteurs. Les logements qui seront réalisés devront bénéficier, quant à eux, aux occupants des caves ou en priorité aux demandeurs de logements au sein de ces cités. Par ailleurs, l'utilisation de ce foncier pose des problèmes d'ordre juridique. La récupération des terrains en question et leur réorganisation impliquent une série de transactions entre les différents acquéreurs des terrains. L'intervention est donc avant tout une question de sol et de foncier. Il faut mettre en place les mécanismes juridiques qui permettraient cette réorganisation foncière. Elle doit s'établir sur la base d'un projet spatial qui ferait adhérer l'ensemble des acteurs.

Le même type de problèmes se posera certainement pour la réorganisation des propriétés privées de l'État et l'ouverture de certaines connexions comme, par exemple, au niveau de la cité universitaire de Bab Ezzouar. Amine Benaïssa nous a expliqué, dans son interview, toute la difficulté que la wilaya avait à intégrer ce type de démarches et à les faire accepter par les acteurs du ministère de l'Enseignement supérieur. Il existe d'après lui un blocage symbolique et culturel qui ne permet pas d'envisager d'autres usages.

L'une des premières conditions spatiales de construction du récit de médiation urbanistique algérois du XXI^{e} siècle est donc le travail sur l'espace public dans toutes ses dimensions, en permettant à l'ensemble des transactions de se mettre en place. Il est important dans un premier temps de définir les premières limites de cet espace telles qu'elles ont été présentées à travers les quatre projets d'adhérence. Il est important également de définir les espaces de négociation entre le privé et le public. Il s'agit des espaces que le projet fait passer du privé au public ou inversement. Il s'agit également des espaces dont les acteurs se font une représentation culturelle et symbolique qui est problématique. Pour résumer, les objets spatiaux transactionnels du récit de médiation peuvent se situer autour de trois catégories spatiales qui sont : l'espace public lui-même ; le potentiel foncier, invisible ou non ; les limites entre les espaces privés et les espaces publics.

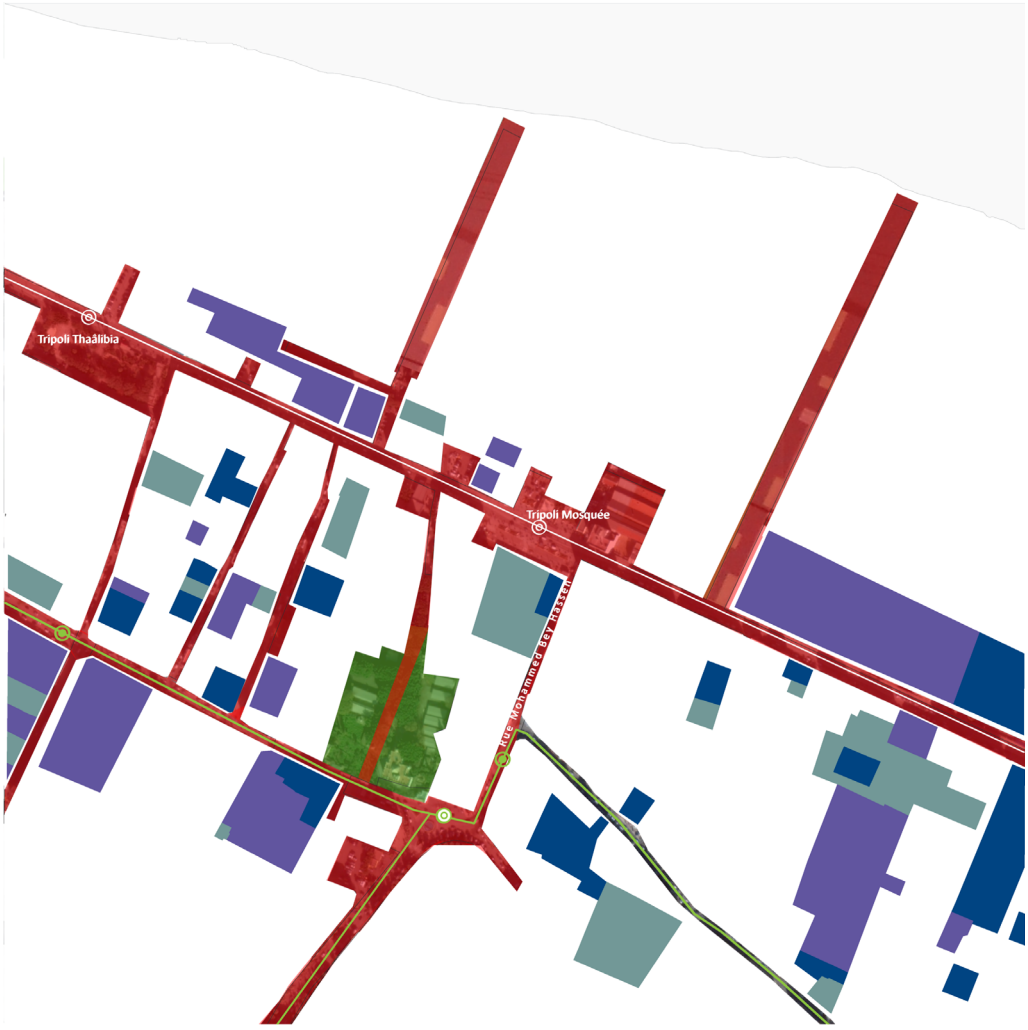


Figure 88 : cadastre foncier des espaces de projet de Hussein Dey. *Source : élaboration de l'auteur.*

9.1.3. Les espaces d'action du récit urbain algérois du futur

Les projets que nous proposons pour le tramway n'interviennent pas uniquement sur l'espace public. Ce denier est en effet l'objet principal de l'action, mais participe également à définir d'autres espaces d'action. Ce sont des surfaces foncières potentielles qui longent les connexions établies par la fabrication de l'espace public dans l'épaisseur du tramway. Il s'agit d'éviter que les futures actions des différents acteurs ne soient déconnectées de l'ensemble. Il s'agit également d'anticiper l'implantation des programmes des différents secteurs en repérant des terrains potentiels pouvant les accueillir.

La définition des espaces d'action du projet de ville construit dans l'épaisseur du tramway implique l'exploration du potentiel foncier d'une part, et de l'établissement d'une convention sur un niveau d'adhérence du tramway d'autre part. Premièrement, la question foncière implique une identification claire des terrains faisant partie du domaine de projet. Il s'agit des potentiels fonciers repérés dans la présente thèse à travers les trois catégories de potentiels que nous avons exposés dans les chapitres précédents. Pour qu'ils soient utilisables dans le projet d'adhérence, ils doivent avant tout faire l'objet d'un cadastre détaillé, qui est en partie disponible sur certains quartiers, mais pas pour l'ensemble des communes parcourues par le tramway. Ce travail n'a pas pu être entièrement achevé dans le cadre de la thèse, à cause du non-accès à toutes les bases de données disponibles sur le foncier Algérois. Nous pouvons néanmoins donner l'exemple de Hussein Dey qui est l'un des rares quartiers où le cadastre est actualisé (figure 88).

En plus du cadastre du potentiel foncier apparent, il faut également faire l'inventaire des constructions en ruine ou qui sont en passe de le devenir et celui du patrimoine à préserver, y compris du patrimoine industriel. Le premier a déjà été réalisé par les services de contrôle technique de la construction (CTC) suite au séisme qu'a connu Alger en 2003. Le second a été entamé par le ministère de la Culture, mais doit encore faire l'objet d'investigations complémentaires pour intégrer notamment le patrimoine industriel et celui de l'architecture moderne.

Enfin, il faudrait éclaircir le statut de certaines propriétés publiques qui étaient propriétés privées de certaines entreprises publiques aujourd'hui dissoutes. En d'autres termes, il faut avant tout faire le point sur le statut foncier des terrains potentiels. Cela n'a pas pu être réalisé par la recherche, à cause du manque de temps d'une part, et du manque d'informations disponibles et du non-accès à toutes les données du cadastre d'autre part.

En termes d'intervention sur ces espaces, il y a trois sortes d'interventions possibles en fonction des trois catégories de potentiel foncier. Sur les grands

terrains le long de la baie, il s'agit de maintenir les projets proposés par le Plan stratégique d'une part, et d'implanter les équipements métropolitains nécessaires d'autre part. Sur les terrains plus petits au cœur des tissus existants, il s'agit d'implanter les programmes de proximité (écoles, salles de sports, salles polyvalentes, maisons de jeunes, etc.), mais aussi du logement et des espaces publics de types placettes, jardin, etc. Ils permettraient de régénérer les tissus existants et d'impulser de nouvelles dynamiques dans les quartiers. Enfin, l'utilisation du foncier invisible se ferait en fonction de ses dimensions. Dans les cas des échangeurs autoroutiers ou des terrains des cités de logement, il s'agirait d'aménager des espaces publics et notamment des espaces verts. Dans les cas des friches industrielles, il s'agirait plutôt de densifications en termes de logement ou d'implantation d'équipements.

L'intervention sur les fonciers potentiels, le long des aménagements d'espaces publics, participe à la fabrication du récit de médiation et en constitue une des conditions spatiales. Ces interventions sur des espaces disposant d'une bonne adhérence du tramway permettraient de renforcer les liens entre les parties du territoire. Elles permettraient aussi d'éviter la fragmentation que pourrait apporter l'implantation de nouveaux programmes de manière déconnectée de l'ensemble. Ceci favoriserait également l'augmentation, comme nous l'avons vu, de la connectivité de l'ensemble à travers le morcellement des grandes surfaces foncières. De plus, l'intervention sur les tissus existants permettrait de répondre aux besoins de proximité en termes d'équipements et de logements d'une part, et de répondre aux besoins de la ville en implantant des équipements au niveau des nœuds d'intermodalité d'autre part.

Pour que ces démarches se mettent en place, il faudrait assainir les transactions foncières, en créant avant tout de la transparence sur le statut du foncier et sur les possibilités de vente, d'achat, de location ou de concession dont disposent les différents acteurs. Les communes doivent offrir un cadastre détaillé des potentialités foncières qu'elles abritent.

Deuxièmement, l'établissement d'une convention sur un niveau d'adhérence passe par le débat et la confrontation entre les attentes des acteurs. Cependant, il est possible dès à présent d'en identifier les éléments principaux. En effet, il est déjà possible d'affirmer qu'il existe une forte interaction entre le niveau d'adhérence préconisé pour le tramway et la densité bâtie, la densité de population et l'intensité des activités. Les quartiers denses et où l'on retrouve une forte activité commerciale ou autre justifient, plus que d'autres quartiers, une forte adhérence du tramway. Celle-ci impliquerait la multiplication des points d'arrêt, le ralentissement de la vitesse de croisière et une importante ramification des connexions piétonnes de part et d'autre de la ligne. Au contraire, lorsque le tramway traverse les grandes étendues de la ville diffuse,

il ne nécessite pas une grande adhérence au territoire et les dispositifs spatiaux qu'il génère seraient plus propices à la vitesse. Il existe, de toute évidence, un lien étroit entre le potentiel d'intervention du projet et les niveaux d'adhérence. La densité des interventions sur l'espace dépend de l'intensité des activités existantes ou projetées et donc de l'augmentation du niveau d'adhérence de ces espaces.

9.2. Les conditions organisationnelles du récit médiateur algérois du XXIe siècle

En plus de la fabrication des liens spatiaux entre les formes urbaines, le récit médiateur que nous recherchons a pour second objectif la fabrication des liens entre les acteurs. Nous évoquions déjà, dans les points précédents, les problèmes liés aux différentes transactions et à la relation entre les acteurs du territoire. Il est donc nécessaire de définir à présent les conditions organisationnelles permettant de cadrer le jeu d'acteur et de rétablir la communication entre ces derniers.

Comme nous l'avons déjà exposé, le récit urbain algérois postindépendance est le résultat de superposition des productions spatiales issues de différentes logiques de production formelles et de différents récits urbanistiques. Certains de ces récits se sont imposés aux autres dans un rapport de domination d'un acteur, souvent public, sur les autres acteurs. Ces récits ont été des récits dominants dans lesquels le système de décision est centralisé. Ils n'offrent que très peu de marge de manœuvre aux acteurs publics locaux et aux acteurs privés et de la société civile. Aujourd'hui encore, les actions sur la ville sont menées principalement par la wilaya. Or, la légitimité du wali dans la gestion de la ville, en tant que représentant de l'État non élu, est remise en cause par un certain nombre de professionnels de l'urbanisme. Le wali ne rend aucun compte aux habitants et est éloigné de leurs préoccupations quotidiennes. Les communes, quant à elles, disposent de compétences limitées et leurs rôles se limitent souvent à l'entretien des voiries, à la fabrication de l'espace public, au ramassage des ordures, etc.

Par ailleurs, dans les différentes tentatives de production de récit du futur par les pouvoirs publics, les outils utilisés ont principalement été ceux de la réglementation ou de la répression. Ces acteurs ont soit tenté d'imposer un modèle à travers des outils réglementaires définissant ce qu'il est possible de faire et de ne pas faire, soit ils ont lutté contre certaines logiques de production urbaine, notamment celles de l'urbanisme spontané. Dans les deux cas, les mesures prises n'ont pas été efficaces pour mettre en cohérence l'action des différents acteurs du territoire.

Dans le débat sur la gouvernance urbaine à Alger, l'idée de réorganisation du système institutionnel revient sans cesse. Il existe une réelle volonté de réorganiser le jeu d'acteurs afin de dépasser la sectorisation en place et de rapprocher la décision des préoccupations des habitants. Les solutions proposées engagent souvent la création de nouvelles structures ou la mise en place de changements lourds en termes de compétences des acteurs. Ces différentes solutions ont pour la plupart déjà été expérimentées d'une manière ou d'une autre. Aucune n'a réussi jusqu'à aujourd'hui à fabriquer les liens recherchés entre les acteurs d'une part, et entre leurs productions en termes de formes urbaines d'autre part.

La première solution est celle d'augmenter la centralisation à l'échelle de la wilaya en lui confiant la gestion centralisée des portefeuilles financiers des différents secteurs. Cette solution a été expérimentée suivant deux configurations. La première est celle du Gouvernorat du Grand Alger (GGA), où les compétences du pouvoir central de la wilaya ont été augmentées en donnant au GGA toutes les compétences pour gérer la ville. La seconde configuration est celle du COMEDOR. Il s'agissait, comme nous l'avons vu, d'un comité mis sous la tutelle de la présidence de la République. Il était constitué d'un représentant de chaque secteur et de chaque échelle institutionnelle. Le COMEDOR était en charge de mener les études sur le développement de la ville et de les mettre en œuvre en gérant l'ensemble des actions des différents secteurs. Le problème de ce genre de démarche est l'instabilité qui menace ce type de centralisation. L'expérience de la ville d'Alger a montré qu'à chaque changement à la tête des institutions, les projets sur la ville étaient interrompus. De plus, ces modèles organisationnels ont souvent entraîné l'imposition d'une vision de la ville par une minorité d'acteurs, aussi éclairée soit-elle, aux autres acteurs. Ceci pose le problème de la fabrication de la ville en tant que bien commun de ses habitants et en tant que construction commune.

La seconde solution est celle de la création de nouvelles structures administratives. Cela a notamment été le cas de URBANIS pour le GPA et de l'Entreprise de développement d'Alger pour le Plan stratégique 2030. À quelques différences près, ces deux structures avaient les mêmes missions. Elles avaient pour fonctions de gérer les études et de garantir la mise en œuvre des projets sur la ville. La première structure, URBANIS, était sous la tutelle du Gouvernorat du Grand Alger. Elle avait pour objectif de mener à bien le GPA. Elle existe toujours, mais son rôle a perdu de sa force depuis la dissolution du GGA. L'Entreprise de développement d'Alger, quant à elle, est la solution trouvée par la wilaya d'Alger pour mettre en œuvre le Plan stratégique. Elle est censée être une structure indépendante disposant de fonds propres et capable de gérer la coordination des actions sectorielles. Malgré sa création par décret, l'entreprise tarde à voir le jour. De plus, le changement de wali et l'incertitude de la continuité du Plan stratégique sèment le doute sur les capacités de cette structure à naître d'une part, et à assurer la continuité des changements entrepris d'autre part. Ce type de solutions permet certainement d'assurer une

continuité, mais il faudrait pour cela que la configuration institutionnelle soit stable et que chaque changement de personnes n'affecte pas entièrement le changement des structures institutionnelles. La preuve en est le changement de wali et la modification de l'équipe en charge du plan stratégique. Les orientations du projet sont d'ores et déjà remises en question.

La troisième et dernière solution est celle de la décentralisation. Il s'agit de donner aux communes les compétences nécessaires pour gérer la ville. Le problème qui se pose est que les communes algéroises sont de taille réduite. Des actions indépendantes des 51 communes risqueraient d'augmenter la fragmentation dont il est question. Il faudrait donc décentraliser tout en maintenant de la cohérence à l'échelle de la ville. Ceci est possible dans des configurations telles que celle du CPVA. Ce dernier était constitué d'une représentation de l'ensemble des maires de la wilaya d'Alger. Un maire y était élu par le Conseil pour jouer le rôle d'une sorte de maire d'Alger. Le CPVA permettait une coordination entre les différentes mairies de l'Algérois. La seconde configuration serait de créer une mairie d'Alger avec des arrondissements à l'image de Paris par exemple. Malheureusement, la décentralisation de la décision vers les communes entamée en Algérie, avec la constitution des réserves foncières communale et la cession des biens fonciers, a été remise en question dès le début des années 1990. Les compétences communes leur ont été enlevées avec les dépassements qui ont eu lieu pendant les Délégations exécutives communales (DEC).

De ces trois solutions possibles, celle de la décentralisation et de l'augmentation des compétences des communes apparaît comme étant la plus adaptée à notre récit d'espace public comme médiation. Cependant, le système de gouvernance actuel est loin de cette organisation. Pour y parvenir, il faudrait réaliser de grandes réformes qui ne semblent pas être possibles aujourd'hui, ou qui dépendent d'un mouvement politique de grande ampleur qui ne semble pas encore émerger. Il faut pourtant agir et essayer de dépasser les conflits entre les acteurs, ainsi que les blocages institutionnels. Nous sommes convaincus que pour mettre en place les projets d'adhérence à travers l'espace publique et construire le récit de médiation recherché, il faut aller au-delà de la simple décentralisation et inventer à Alger des formes alternatives d'organisation et de gouvernance plus proches des citoyens et de l'ensemble des acteurs. Ces formes organisationnelles doivent pouvoir se mettre en place dès aujourd'hui, pour entamer des processus de transformation nécessaires, sans devoir attendre des changements structurels dans le système institutionnel. Elles auront pour but de faire passer le projet, comme nous l'avons vu, de la sphère politique aux sphères culturelles et pratiques. La figure des ateliers qui est ressortie de la discussion avec les acteurs semble en ce sens être une solution envisageable dès aujourd'hui. Les ateliers offrent une nouvelle perspective à la construction du récit médiateur algérois du XXIe siècle. Ils permettraient de mettre les acteurs autour de la table et d'entamer le processus de médiation nécessaire à la construction commune de la ville et du territoire, et particulièrement de l'espace public dont il est question dans les projets.

9.2.1. Les ateliers de médiation comme alternative organisationnelle

En se basant sur les propositions du projet d'espace public et sur le fait que les acteurs rencontrés adhèrent à la démarche, il est possible d'envisager dès à présent l'élaboration de rencontres entre les acteurs. La formule des ateliers, qui est ressortie des différentes interviews, peut constituer l'espace permettant le début d'un processus de débat, de discussion et de médiation entre les acteurs. Ces ateliers, que nous qualifions d'Ateliers Tramway, auraient pour but de faire mûrir le projet d'adhérence spatiale à travers une construction collective, impliquant les acteurs des différents secteurs ainsi que la société civile. L'ensemble de ces acteurs participerait de manière commune à la construction du récit d'espace public comme médiation. Cette construction passerait par le débat et par un lent apprentissage collectif, impliquant le rétablissement de la communication entre les acteurs et l'établissement de liens entre eux et entre leurs productions formelles.

L'intérêt des ateliers est qu'ils peuvent être organisés de manière informelle sans passer par les solutions organisationnelles présentées précédemment. Ils ne nécessitent pas non plus de cadre juridique pour être organisés. De plus, ils doivent impérativement échapper à la pression d'un acteur particulier et être le plus proches possible des habitants des quartiers concernés. Pourtant, il est nécessaire que l'un des acteurs prenne en charge leur organisation.

Suite aux discussions avec les acteurs, ces derniers sont tous d'accord sur le fait que les ateliers doivent être organisés à l'échelle de la commune. C'est à elles que reviendrait, d'après les personnes interviewées, la mise en œuvre du projet d'espace public à l'échelle locale. Cependant, vu le contexte politique actuel et la mainmise des autorités centrales sur la production de la ville, il est important de répartir cette organisation sur plusieurs échelles institutionnelles afin de légitimer l'action de chacun et d'éviter les susceptibilités individuelles et les blocages à différents niveaux de la hiérarchie institutionnelle. De plus, il est nécessaire de maintenir une vision transversale aux différentes échelles de territoire. Même si le projet d'adhérence est un projet local où l'aménagement de l'espace public relève des compétences des communes, il est important d'intégrer la vision métropolitaine et les programmes à l'échelle de la ville. De ce fait, il est nécessaire d'imaginer des phases ou des types d'ateliers différents à chaque étape du processus et qui correspondent à des échelles territoriales et des groupes d'acteurs différents. Ils correspondraient également à différentes phases de discussion et d'élaboration des projets et donc à différents types de médiations. Chaque type d'atelier ferait également l'usage d'outils et de méthodes spécifiques, en fonction des acteurs y participant, des objets et des types de médiations et des objectifs des rencontres.
Les premiers ateliers seraient des ateliers à l'échelle de la ville. Ils seraient organisés au niveau de la wilaya et concerneraient l'ensemble du tracé du tramway et

l'ensemble des communes et daïras qu'il traverse. Il s'agirait de définir ensemble les actions et programmes des différentes institutions territoriales (wilaya, daïras et communes) et des différents secteurs ; de définir les espaces d'action envisagés et les potentialités du territoire ; de penser l'adhérence à l'échelle de la ville en termes d'intermodalité et d'accessibilité des équipements métropolitains ; enfin, de coordonner les actions du Plan stratégique avec les actions à l'échelle locale. La rencontre avec Amine Benaïssa montre clairement son accord et sa volonté pour organiser les premières rencontres au niveau de la wilaya. C'est une phase qui, selon lui, entre dans les prochaines étapes prévues dans le cadre du Plan stratégique, à savoir passer le relais aux collectivités locales à travers les projets « cœur de commune ». À travers ces rencontres, il sera essentiellement question de médiation politique afin d'ajuster les choix et programmes des acteurs institutionnels. Il y sera également question de médiation culturelle pour permettre des ajustements entre les visions de la ville de chaque acteur. Enfin, il y sera question de médiation technique afin de se mettre d'accord sur les choix de projet, les financements, etc.

Dans ces premiers ateliers, les acteurs qui participeraient seraient principalement les acteurs du secteur public. Il est important, avant tout, de mettre d'accord ces acteurs sur les actions à mener sur le territoire. Il faudrait coordonner leurs productions à l'échelle de la ville, afin d'établir de la concordance des temps, des acteurs et des échelles et d'éviter la sectorisation et la fragmentation du territoire. Ce processus a déjà été entamé par le Plan stratégique à travers des réunions multiples qui ont mené à la définition du cadre de cohérence. Il faudrait que ce processus se poursuive pour la mise en place du projet d'adhérence du tramway. De plus, il devrait se reproduire pour chaque détail de projet, quelle que soit son échelle.

En suivant la méthodologie développée dans l'approche prospective des récits urbains, nous proposons d'établir une sorte de table des postes possibles pour chaque type d'atelier et chaque phase du projet. Il s'agit surtout de définir les acteurs qui participeraient à chaque atelier. Le tableau suivant (tableau 10) montre les différents acteurs qui participeraient à ces premiers ateliers et les rôles qu'ils occuperaient.

Tableau 10 : table des acteurs et des rôles possibles dans les premiers Ateliers Tramway.

Acteurs des premiers Ateliers Tramway	Rôle possible dans le processus
Wilaya d'Alger (via le wali et/ou ses conseillers et représentants)	• Accueillir et organiser les ateliers. • Définir les orientations de développement à l'échelle de la wilaya. • Préciser les projets en cours et à venir. • Coordonner les actions des différents secteurs à l'échelle de la ville. • Donner un avis sur l'action à l'échelle locale.

Walis délégués des daïras de Dar el Baïda et de Hussein Dey.	• Assurer la coordination et la cohérence des actions des communes à l'échelle locale et leur correspondance avec les actions à l'échelle de la ville. • Jouer le rôle d'une intercommunale pour les actions se situant à cheval entre deux communes.
Communes de Hussein Dey, de Belouizdad, de Kouba, de Mohammadia, de El Harrach, de Bab Ezzouar et de Bordj el Kiffan (participation des maires et des différents services techniques et d'urbanisme)	• Définir les possibilités d'action à l'échelle des communes. • Définir le potentiel foncier. • Définir les programmes de proximité. • Défendre les intérêts des habitants des communes et leurs revendications.
Les différentes directions de wilaya : direction des transports, direction de l'urbanisme, direction des travaux publics, etc.	• Définir les différents projets sectoriels. • Donner des avis techniques sur les projets. • Coordonner les actions de chaque direction avec le projet d'adhérence du tramway.
Bureaux d'études	• Étudier les projets. • Intégrer les revendications et les projets de chaque acteur au projet global. • Accompagner et conseiller.
Professionnels de l'urbanisme	• Accompagner et conseiller. • Aider à la définition des programmes.
Acteur médiateur	• Assurer la médiation entre les différents acteurs. • Aider à la formation d'un compromis. • Animer les rencontres.

Les deuxièmes ateliers seraient des ateliers à l'échelle des communes. Ils s'organiseraient au niveau de chaque commune en impliquant les acteurs concernés. Leurs rôles seraient de mettre en place un projet d'adhérence dans chacune des communes, tout en prenant en considération les programmes à l'échelle de la ville. Il s'agit de mettre d'accord les acteurs sur les projets, les programmes, etc. Ils impliqueraient également les acteurs de la société civile et particulièrement les habitants. Suite aux rencontres au niveau des différentes communes, ces dernières et notamment celle de Hussein Dey ont manifesté un enthousiasme par rapport à l'organisation d'ateliers à l'échelle locale. La commune de Hussein Dey se dit prête à prendre en charge le financement de l'organisation des ateliers. Elle pourrait constituer une commune pilote pour l'expérimentation de cette démarche de projet.

Dans ces seconds ateliers, il y sera question des quatre types de médiations : politique, technique, culturelle et pratique. Ces ateliers sont la clé du développement des projets à l'échelle locale. Ils articulent entre les acteurs centraux de la décision politique et ceux de l'échelle locale des quartiers et du

voisinage. Les habitants y sont représentés dans un premier temps par le milieu associatif ou à travers des représentants informels. Ensuite, il sera nécessaire d'ouvrir ces ateliers à l'ensemble des habitants. Même si la représentativité des acteurs peut être source de conflits, il semble nécessaire de ne pas ouvrir directement les ateliers à l'ensemble des habitants, mais de le faire progressivement afin de maîtriser les processus de cette nouvelle dynamique de projet. Les outils et méthodes utilisés pour les deux cas de figure seront différents. Le nombre de personnes et le type d'acteurs y participant sont déterminants pour définir la manière de mener les échanges.

Le tableau suivant (tableau 11) reprend la liste des acteurs qui participeraient à ces seconds ateliers et les rôles qu'ils occuperaient :

Tableau 11 : table des acteurs et des rôles possibles dans les deuxièmes Ateliers Tramway.

Acteurs des seconds Ateliers Tramway	Rôle possible dans le processus
Wilaya d'Alger (via le wali et/ou ses conseillers et représentants)	• Assurer le passage des orientations du plan stratégique vers l'échelle locale des quartiers. • Revoir les orientations et projets à l'échelle de la ville en fonction des contraintes locales.
Walis délégués des daïras concernés par les communes où s'organisent les ateliers	• Assurer la coordination et la cohérence des actions des communes à l'échelle locale et leur correspondance avec les actions à l'échelle de la ville. • Jouer le rôle d'une intercommunale pour les actions se situant à cheval entre deux communes.
Commune concernée par le projet (chaque commune organisera ses propres ateliers à l'échelle locale)	• Organiser les ateliers. • Définir les contraintes territoriales locales. • Définir les potentialités de chaque commune. • Affiner le travail entamé d'identification des points importants du territoire. • Affiner le relevé cadastral des potentiels fonciers. • Assurer le relais avec les habitants et répondre à leurs revendications.
Les différentes directions de wilaya : direction des transports, direction de l'urbanisme, direction des travaux publics, etc.	• Négocier l'implantation des projets sectoriels en fonction du projet proposé.
Bureaux d'études	• Étudier les projets. • Intégrer les revendications et les projets de chaque acteur au projet global. • Accompagner et conseiller.

Professionnels de l'urbanisme	• Accompagner et conseiller. • Aider à la définition des programmes.
Associations locales (associations d'habitants, associations de commerçants, associations culturelles)	• Défendre les revendications des citoyens et tenter de les intégrer au projet. • Aider à définir le programme du projet.
Universitaires (sociologues, urbanistes, anthropologues)	• Conseiller et aider à a la médiation. • Produire des outils et des méthodes de participation et de médiation.
Habitants	• Participer à la définition des programmes. • Identifier les besoins locaux. • Coproduire les projets. • Intégrer les pratiques aux projets.
Propriétaires fonciers	• Définir les intentions de vente, de location ou de construction.
Acteur médiateur	• Assurer la médiation entre les différents acteurs. • Aider à la formation d'un compromis.

Les derniers ateliers seraient également à l'échelle des communes, mais impliqueraient un nombre plus large d'acteurs. Il s'agit d'ouvrir les ateliers à des acteurs du secteur privé et d'impliquer les promoteurs publics et les entreprises des réseaux d'eau, d'électricité, etc. Le but est de lever les contraintes techniques d'une part et de préparer et d'identifier les acteurs de la mise en œuvre du projet d'autre part. Les médiations qui devront se mettre en place sont essentiellement techniques, culturelles et pratiques.

Il est important de mettre le doigt dans ce dernier tableau (tableau 12) sur la présence à la fois des promoteurs immobiliers privés et publics. Il est clair que tous deux doivent jouer un rôle déterminant dans la densification le long des espaces publics qui seront aménagés. Cependant, ces derniers n'interviendraient pas aux mêmes endroits. Comme nous l'avons déjà vu dans les chapitres précédents, les promoteurs immobiliers privés et publics (OPGI et l'EPLF particulièrement) offrent une grande diversité de formes urbaines dans leurs productions. Néanmoins, suite à la discussion avec Larbi Merhoum, nous devons mettre en évidence la difficulté, dans l'état actuel des choses, d'octroyer certains terrains publics à des promoteurs privés. Le risque de mécontentement de certains acteurs est fort présent. De ce fait, l'OPGI et l'EPLF pourraient jouer un rôle important dans la densification sur les petites parcelles de terrains le long de l'espace public. De plus, il serait plus facile d'imposer un programme à ces promoteurs publics qu'à un promoteur privé. L'intégration de la mixité fonctionnelle et de différents programmes serait plus facile. Les promoteurs privés, quant à eux, interviendraient plus facilement sur des terrains privés en suivant les lois du marché, tout en suivant les orientations du projet.

Tableau 12 : table des acteurs et des rôles possibles dans les troisièmes Ateliers Tramway.

Acteurs des troisièmes Ateliers Tramway	Rôle possible dans le processus
Acteurs des seconds ateliers	• Rôles identiques au tableau précédent
Opérateurs de réseaux (Sonelgaz, Seal, PTT, etc.)	• Définir les contraintes liées aux réseaux. • Prendre conscience des futures interventions et de l'impact sur les réseaux et leur éventuelle modification.
Promoteurs immobiliers publics (OPGI, EPLF)	• Définir la volonté d'intervenir sur les différents sites possibles. • Négocier le foncier et les programmes.
Promoteurs immobiliers privés	• Définir la volonté d'intervenir sur les différents sites possibles. • Négocier le foncier et les programmes.
Propriétaires fonciers (publics et privés)	• Négocier la vente, l'échange ou la location des biens à d'autres acteurs.

Ces trois types d'ateliers doivent se reproduire plusieurs fois dans le processus de médiation, jusqu'à ce qu'un compromis soit trouvé et que l'ensemble des acteurs adhérent à un projet qui soit construit collectivement. L'idée est de partir d'un processus informel, pour ensuite intégrer les résultats des discussions dans les programmes et les processus de chaque acteur. Le projet pourrait se traduire de manière juridique sous forme d'un plan d'occupation de sols. Cependant, le plus important, semble-t-il, est de construire les bases du récit commun. Ceci ne nécessite pas forcément une réorganisation totale du système décisionnel ni des outils juridiques.

Les différentes listes d'acteurs devront être complétées et enrichies tout au long du processus. Certains acteurs pourront rejoindre le processus, et d'autres, se retirer en cours de route. Dans ce type de démarches informelles, tout repose sur la bonne volonté des acteurs, sur la qualité de la médiation et sur les opportunités offertes à chaque acteur. Elles nécessitent des ajustements constants qui permettent de réguler le jeu d'acteur. Elles correspondent au « modèle négocié » de la production de projet de Michel Callon, que nous évoquions dans le chapitre 7 (Declève, 2002). La figure des ateliers et de la médiation entre les acteurs ne remet pas en cause l'idée de projet ou l'existence de scénario propre au « modèle hiérarchique », mais reconsidère les conditions de leur écriture. La différence est que « le cadre s'impose et est légitimé par tout le monde dans la mesure où chacun a participé à son écriture et connaît les conditions de sa remise en question » (Declève, 2002, p.78-79).

9.2.2. L'acteur médiateur

Dans le chapitre 7, nous exposions l'importance du médiateur dans les processus de rétablissement de la communication et des liens entre les acteurs. Ses caractéristiques sont la neutralité et le non-pouvoir. Il ne doit aucunement être sous l'influence de l'un des acteurs du processus. De ce fait, son statut est difficile à définir. Pour rappel, dans ce même chapitre 7, nous présentions les cinq configurations possibles à l'institutionnalisation de la médiation et donc du médiateur, que Michèle Guillaume-Hofnung présente dans son ouvrage. Ces configurations sont : l'institutionnalisation de la médiation dans un cadre associatif simple ; l'institutionnalisation dans le cadre d'une association à légitimité renforcée par les pouvoirs publics ; l'ordre professionnel ; la régularisation de la médiation par une autorité administrative indépendante ; et finalement l'institutionnalisation de la médiation par l'intégration classique dans l'appareil public (Guillaume-Hofnung, 2007). Elle précisera plus loin que « seule la formule associative simple respecte la nature de la médiation » (Guillaume-Hofnung, 2007, p. 124).

Pour que cette formule se mette en place, il faudrait une mobilisation de la société civile sur les questions urbaines qui n'existe pas à Alger à l'heure actuelle. Cela dit, nous pouvons déjà distinguer deux configurations possibles à cette formule. La première est que les habitants s'organisent en comités de quartiers ou en associations citoyennes. Ils auraient pour objectifs de défendre leurs intérêts et d'améliorer leur cadre de vie. Ils devraient s'entourer de professionnels (architectes, urbanistes, sociologues, juristes), pour encadrer leurs actions et leur donner plus de poids. La seconde configuration est celle du regroupement de professionnels, intellectuels, universitaires et autres, sous forme associative. Ce serait une forme de mobilisation de la société civile ayant pour objectif de défendre les intérêts de la ville et de ses habitants. Cette formule a été évoquée lors de plusieurs discussions avec les acteurs, notamment les professionnels indépendants – dont Larbi Merhoum. Ce dernier propose qu'un groupe de personnes engagées dans le débat sur la ville puisse s'impliquer davantage dans des processus de construction collective qui mèneraient à la fabrication de liens entre les acteurs. Il s'agirait d'un engagement citoyen « à la limite du militantisme ». Ce groupe pourrait apporter des conseils aux collectivités locales et jouer un rôle de médiateur neutre entre les différents acteurs. Cette configuration est réellement envisageable vu l'engagement de certains professionnels et universitaires.

La seconde formule envisageable à Alger est celle de l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Il est possible de faire appel à un bureau spécialisé pour mener à bien le projet et jouer le rôle de tiers médiateur. Comme le dit Michèle Tranda : *« dans un contexte où les pouvoirs publics ne disposent pas toujours des moyens humains*

ni du temps nécessaire, ils peuvent externaliser leur pilotage de processus de production. Mais il existe aussi une seconde raison plus structurelle à l'intérêt de cette "assistance"; l'intervention d'une tierce personne dans le jeu d'acteurs – parfois conflictuel – permet la résolution de certains problèmes, par une posture de médiation. La neutralité de l'intervention, et sa préparation, sont alors essentiels » (Tranda-Pittion, 2011, p. 343). Pour qu'il puisse être le plus neutre possible, l'assistant à maîtrise d'ouvrage ne doit pas subir l'influence de l'un des acteurs et notamment du bailleur de fonds (celui qui le rémunère). Il doit avant tout défendre les intérêts du projet en mettant d'accord les acteurs. Pour ce faire, il est possible que l'assistance à maîtrise d'ouvrage soit financée de manière équitable par plusieurs acteurs et particulièrement par la wilaya et par les communes. Ce sont les deux acteurs principaux du projet proposé à la fois à l'échelle de la ville et à l'échelle locale. Ce sont également eux qui accueilleraient les différents Ateliers Tramway.

Les rôles du médiateur, qu'il soit sous forme associative ou d'assistance à maîtrise d'ouvrage, seraient de :

- mettre en place le processus de médiation et l'organisation des Ateliers Tramway ;
- mettre en place les règles du jeu de la médiation et la possibilité de leur remise en cause constamment avec l'évolution du processus ;
- mettre l'ensemble des acteurs autour de la table et favoriser la communication entre eux ;
- maintenir les objectifs de la démarche de projet et tenir une ligne directrice dans la durée malgré les évolutions et les confrontations entre les acteurs ;
- aider les acteurs à définir leurs attentes et établir la synthèse des différentes revendications en les intégrant au projet global ;
- résoudre les conflits entre les acteurs et les pousser au compromis.

Dans le cas de notre expérimentation du projet d'espace public comme médiat, le chercheur a permis, à travers les prémices d'une recherche-action, d'enclencher ce que l'on pourrait appeler les phases préliminaires des ateliers de médiation. Si nous prenons les schémas suivants (figure 89) représentant les différentes possibilités d'émergence d'un projet, l'expérimentation réalisée se situerait dans le troisième schéma. Il ne s'agit ni d'une opération Top Down venant des acteurs dominants, ni Bottom Up venant de la société civile et des acteurs locaux. Il s'agit plus d'une entrée transversale où le chercheur, extérieur au système, initie le projet à travers le processus de recherche. Il s'agit d'un nouvel acteur bénéficiant d'une certaine neutralité et qui a permis de mettre d'accord les acteurs sur le principe du projet. Le chercheur a été à la fois auteur du projet ou de l'idée de projet et en quelque sorte médiateur en constituant le premier lien entre les acteurs.

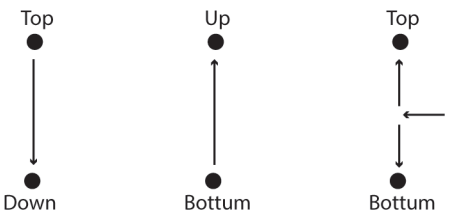


Figure 89 : schémas d'émergence des projets.
Source : élaboration de l'auteur.

En ce sens, nous pourrions envisager d'étendre le rôle du chercheur à un véritable rôle d'acteur médiateur. C'est une position qu'il pourrait éventuellement continuer à avoir dans les autres phases du processus de médiation. L'objectivation que peut apporter le chercheur pourrait jouer un rôle déterminant dans ce type de processus et dans la construction du récit d'espace public comme médiation et comme projet. Le chercheur, contrairement à d'autres médiateurs potentiels, est le moins assujetti au jeu de coopération et de conflit qui anime les acteurs. Il bénéficie d'une certaine neutralité qui constitue une des qualités essentielles du tiers médiateur. De plus, le chercheur dispose de moyens particuliers propres à l'université. Il pourrait par exemple impliquer des étudiants par des travaux de recherche ou des exercices sur les terrains de projet. Il pourrait, de ce fait, enrichir et éclairer les questionnements des acteurs et contrebalancer, quand cela est nécessaire, les propositions des bureaux d'étude. Il pourrait également, à travers la recherche, produire des outils et des méthodes de coproduction de l'espace public adaptés aux contextes d'étude. Cela pourrait s'effectuer à travers des projets de recherche-action impliquant un ou plusieurs chercheurs d'une ou plusieurs universités.

Au-delà des évènements ponctuels que sont les ateliers, et afin d'éviter de produire encore une fois des fragments de processus, il est important d'imaginer une structure qui permette la pérennisation de cette médiation. Elle pourrait se mettre en place autour d'un laboratoire de recherche au sein de l'université, qui participerait par des recherches-action à la production du territoire. À titre d'exemple, nous pourrions citer les expériences Formation Action Recherche (FAR) de coproduction de l'espace public dans le Nord-Pas-de-Calais, en France. Il s'agit d'une initiative conjointe de l'État français et du Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais qui ont fait appel à l'équipe Habitat et développement (H&D) de l'Université catholique de Louvain. L'objectif était de comprendre l'espace public, « d'en explorer toutes les dimensions, et plus particulièrement d'examiner in situ les façons dont il pouvait être fabriqué par l'ensemble des différents acteurs, élus, techniciens, animateurs, habitants, usager » (Declève, Forray, & Michialino, 2002, p. 7). L'équipe de recherche H&D est intervenue sur trois volets :

- l'action : en contribuant au renouvellement des modes d'intervention sur l'espace public et en accompagnant ou au besoin en suscitant des dynamiques locales ;
- la recherche : en produisant des outils et méthodes permettant de prendre une certaine distance par rapport aux pratiques sans rester cantonnés dans la réflexion théorique ;
- enfin, la formation : en favorisant un échange d'expérience entre les acteurs et en produisant des éléments de réponses à leurs besoins d'apprentissage, tout en intégrant les deux premiers volets.

Ce projet a permis d'analyser et de comprendre comment peut se construire une parole collective à partir de l'espace public. Il a permis également de confirmer le fait que la coproduction de l'espace public est un « *exercice difficile de démocratie locale, nourri d'hésitations plus que de certitudes, et qui nécessite du temps et de la conviction* ». Enfin, cette démarche a permis de sortir avec des méthodes et des outils qui ne sont certainement pas des guides à appliquer, mais des expériences qui montrent la possibilité de mettre les acteurs autour de la table, dans le but de la fabrication de l'espace public. Cette expérience a été construite essentiellement sur le mode des ateliers de coproduction (Declève, Forray, & Michialino, 2002).

Nous pouvons également citer une multitude d'exemples issus des méthodes de *Community planning* développées en Angleterre par Nick Wates. Il s'agit d'une série d'outils accessibles à tous, en open source sur le site *www.communityplanning.net*. Parmi ces outils, nous retrouvons également les ateliers et d'autres formes de rencontres entre les acteurs. Nous retrouvons souvent des structures de recherche impliquées dans les processus. Il s'agit soit de laboratoires de recherche liés à l'université, sous forme de consultants ou de coordinateurs des projets, soit de bureaux privés de recherche tels que *Nick Wates and associates* (Community planning, 2014).

Si une telle structure venait à se mettre en place à Alger, elle serait certainement liée à l'université ou à l'école d'architecture d'Alger. Elle permettrait : d'avoir une certaine légitimité au sein des institutions et des acteurs politiques ; de remettre l'université au cœur du débat et de l'action sur la ville ; enfin, d'élargir les champs de compétences et les expériences des chercheurs, enseignants et étudiants. Elle serait clairement tournée vers la recherche-action et pourrait intervenir sur quatre volets :

1. Initier des projets ou poser des problèmes sur des cas d'étude, à partir de propositions concrètes faites par le chercheur tel que cela a été fait à travers la présente thèse, ou à travers des projets d'étudiants réalisés dans le cadre d'ateliers en architecture ou en urbanisme durant leur cycle de formation.
2. Développer, à travers la recherche, des outils et des méthodes de coproduction de l'espace public et de médiation adaptés aux contextes d'études.
3. Agir sur le terrain par l'animation de rencontres entre acteurs, la production de supports graphiques divers, la récolte et la production de données, l'intervention des étudiants pour l'animation ou l'organisation de promenades ou autre, etc. En d'autres termes : l'action sur le territoire.
4. Former les acteurs aux outils et méthodes de coproduction afin de maintenir les processus dans la durée.

9.2.3. Éléments pour l'élaboration des ateliers de médiation

En s'inspirant des outils et expériences du *community planning,* nous proposons à présent de définir de manière plus pragmatique : les thématiques qui devraient être abordées lors des ateliers ; les matériaux ou les supports qui serviront de médiat aux premières discussions ; enfin, les méthodes qui pourraient être mobilisées tout au long du processus et au sein des trois ateliers que nous avons identifiés.

Premièrement, les thématiques abordées sont diverses. Il s'agit de toutes les questions abordées tout au long de la thèse, ainsi que d'autres qu'il semble nécessaire de discuter. D'autres questions émergeront certainement en cours de route, mais la check list suivante reprend l'essentiel des thématiques nécessaires au démarrage des ateliers et du processus de médiation (tableau 13).

Tableau 13 : thématiques à aborder lors des ateliers.

Thématiques liées directement aux projets d'adhérence et d'EP	**Thématiques liées aux préoccupations des acteurs**	**Thématiques complémentaires**
• Espaces publics • Accessibilité • Mobilité douce • Déplacement pédestre • Sécurité • Jardins, parcs, places… • Paysage • Environnement • Réseaux • Enfouissement des réseaux • Transports en commun • Foncier • Architecture/ patrimoine • Commerces • Équipements • Usages • Programmes • Mauvaises pratiques • Conflits • Problèmes de quartier • Densités • Formes urbaines • Éducation • Nouvelles pratiques • …	• Stationnements • Ramassage des ordures • Partenariats publics/ privés • Maîtrise d'ouvrage • Maîtrise d'œuvre • Logement • Précarité • Emploi • Inclusion sociale • Inégalités • Assainissement foncier • Nouvelles affectations de sol • Marchés • Entretien • Propreté • …	• Économie • Risques (séisme, inondations). • Métropolisation • Tourisme • Culture • Loisirs • Libéralisation • …

Ensuite, nous pouvons identifier, à partir de l'ensemble du travail effectué, les matériaux indispensables aux premières réunions (tableau 14). La majorité d'entre eux sont disponibles, mais ont besoin d'être complétés. Certains sont en notre possession et sont en partie des productions de la thèse. D'autres sont disponibles au niveau des communes et autres institutions.

Tableau 14 : matériaux disponibles ou non, nécessaires au début des ateliers.

Matériaux	Inexistants	À compléter	Disponibles
Diagnostique			**thèse**
Propositions de projets/esquisses			**thèse**
Cadastre foncier		cadastre	**thèse**
État du bâti			communes
Inventaire des lieux patrimonaux		minist.Culture	
Charte des espaces publics			Plan stratégique
Cartes des réseaux		dif. opérateurs	
Projets des différents acteurs			**inventaire thèse**

Enfin, nous pouvons identifier quelques méthodes et outils qui pourraient être utilisés dans les différents ateliers (tableau 15). La plupart sont repris de la boîte à outils du *community planning*.

Tableau 15 : méthodes et outils à utiliser et à mettre en place pour chaque type d'atelier.

Méthodes/outils	Ateliers			Description des objectifs
	1	2	3	
Activités (quotidiennes, hebdomadaires, mensuelles, annuelles).				Établir des cycles de rencontres à intervalle régulier sur une durée à définir. Le contenu des activités est à définir en fonction du programme, de la durée et des objectifs.
Expositions				Exposer les différents travaux réalisés avant, pendant et après les différentes activités (diagnostic, projets, reportages photo, posters, etc.). Donner une visibilité au travail réalisé et maximiser la diffusion de l'information.
Expositions interactives				Interagir avec les participants. Exposer un travail et avoir des retours d'avis en temps réel.

Tables rondes	■		■	Mettre les acteurs autour de la table. Donner l'opportunité à chacun de s'exprimer. Partager les idées, évaluer l'état d'avancement, etc.
Séminaires	■	■		Présenter des exemples, des expériences similaires, des méthodes ou discuter autour de thématiques particulières. Partager les savoirs experts à l'ensemble des acteurs. Partager des expériences vécues ailleurs.
Ateliers (maquettes, cartographie, photo, etc.)	■	■		Faire participer l'ensemble des acteurs à une production matérielle. Interagir avec l'objet d'étude pour en avoir une meilleure connaissance et pour ajuster les visions des acteurs par rapport à la réalité.
Promenades	■	■		Effectuer des visites des espaces de projet, de manière collective. Identifier ensemble les problèmes et visualiser les questions posées sur papier
Ateliers design de projet	■	■	■	Concevoir ensemble les projets ou leur programmation.
Charettes		■		Produire des matériaux de projet ou de débat dans un temps réduit. Soit par l'ensemble des acteurs, soit par des étudiants.
Ateliers de suivi	■			Évaluer l'état d'avancement du processus, le modifier ou le réorienter si nécessaire.
Consultations de projet	■		■	Faire appel à des auteurs de projets.
Reportages	■	■	■	Réaliser des reportages sur le terrain et lors des ateliers : interviews, vidéos, photos, etc. Permettre une traçabilité des évènements en créant des archives. Créer le support de la recherche. Communiquer.
Débats médiatiques	■	■	■	Permettre une diffusion de l'information pour la participation aux ateliers ou pour rendre compte du processus (radio, TV, journaux, web).
Portes ouvertes		■	■	Donner accès libre à un lieu : jardin, équipement, commune, etc. Partager du contenu, des expositions, faire comprendre le fonctionnement du lieu, ses pratiques, ses usages, etc.

9.3. Les conditions de mise en œuvre du projet d'espace public comme médiation

Si nous envisageons la mise en œuvre des projets proposés et la construction du récit d'espace public comme médiation et comme projet comme une séquence élémentaire de l'action, nous pouvons considérer que la première phase de l'éventualité de l'action a été validée par l'adhésion des acteurs à l'idée du projet d'espace public et à l'organisation des ateliers. La seconde phase du passage à l'acte serait donc l'organisation des ateliers et le processus de médiation proprement dit. La dernière phase d'achèvement serait, quant à elle, la réalisation du projet. Il est possible à présent, à partir de nos différents travaux, de définir les conditions de réussite ou non de chaque phase de la séquence. Pour chacune, nous pouvons définir les conditions suffisantes et les conditions nécessaires dont il était question dans le second chapitre. Pour rappel, les conditions suffisantes sont les conditions dont la présence suffit à l'établissement de l'action. Elles répondent à la question suivante : pourquoi tel état arriverait nécessairement ? Les conditions nécessaires, quant à elles, sont les conditions dont l'absence ne permet absolument pas l'aboutissement de l'action. Leur présence est indispensable. Elles répondent à la question suivante : comment est-il possible que cet état arrive ?

Tableau 16 : les conditions de mise en œuvre du projet d'espace public comme médiation.

Éventualité de mise en place des ateliers de médiation	
Conditions suffisantes	Conditions nécessaires
• Présence d'un acteur initiateur (peut être l'acteur médiateur). • Présence d'un projet ou d'une idée de projet initiale.	• Volonté des acteurs
Passage à l'acte : les Ateliers Tramway	
Conditions suffisantes	Conditions nécessaires
• Engagement des acteurs dans le processus. • Décision politique favorable aux ateliers.	• Adhésion des acteurs au processus. • Présence d'un acteur médiateur. • Disponibilité des moyens humains et matériels. • Diversité des acteurs et implication du plus grand nombre.
L'achèvement ou l'aboutissement du projet d'espace public	
Conditions suffisantes	Conditions nécessaires
• Aboutissement de l'élaboration d'un projet commun. • Portage du projet par les acteurs concernés par la réalisation (communes, daïras, OPGI, EPLF). • Absence de blocages institutionnels et politiques et de conflits d'acteurs.	• Réussite du processus de médiation. • Règlements des problèmes éventuels liés au foncier. • Transformation des conflits éventuels en force créatrice et productive.

Il est possible de dire que la première phase est déjà validée. Les conditions ont été réunies à travers l'expérimentation du projet d'espace public comme médiat. Le chercheur a initié un projet auquel ont adhéré les différents acteurs rencontrés. Ils étaient tous d'accord sur l'organisation d'ateliers afin d'affiner le projet collectivement et de trouver les moyens de le mettre en œuvre. Si nous considérons les trois étapes comme faisant partie du processus de mise en intrigue du récit de médiation dont il est question, nous pouvons faire correspondre ces étapes aux trois moments de la mimésis du récit.

La première étape peut correspondre à la mimésis I, qui est la préfiguration du champ pratique. L'élaboration des quatre projets d'espace public et leur expérimentation par la discussion avec les acteurs nous renvoient à l'expérience du vécu actuel. Elle nous renseigne sur l'état actuel des choses et du rapport entre les acteurs. Cette phase permet de préparer la médiation proprement dite, en préparant les acteurs au processus. De par leur approbation, il est possible de dire que cette phase est déjà validée. Les conditions sont donc réunies pour passer à l'étape suivante. Cette dernière concerne le processus de médiation à travers les différents Ateliers Tramway. Il s'agit de la mise en intrigue proprement dite et donc de la mimésis II. C'est durant cette phase qu'une nouvelle configuration se met en place. Les liens entre les acteurs sont réorganisés ainsi que leurs logiques de production urbaine. Ces dernières sont transformées afin de converger vers la construction d'un projet commun. Enfin, la dernière étape est celle qui clôt le processus de médiation et de mise en intrigue du récit, par l'achèvement du processus en mettant en œuvre le projet d'espace public. Il s'agit de la mimésis III qui effectue une refiguration du contexte urbain, qui s'offre de nouveau au vécu et à la pratique, tout comme le texte d'un récit s'offre à la lecture. C'est une étape où les liens sont rétablis par la médiation.

9.4. Le futur n'est-il pas déjà là !

Nous avons vu au chapitre 7 que la prospective du présent se base sur l'idée que les germes du futur sont déjà présents dans les dynamiques en place, mais qu'il faut « avoir les bonnes lunettes » pour les voir. La prospective du présent défend l'idée qu'il faut accompagner ces dynamiques dans une construction collective définissant un futur souhaitable par l'ensemble des acteurs. Cette prospective ne projette pas un futur qui s'impose d'une manière ou d'une autre au présent, mais propose un futur qui se construit dans le temps long d'un présent qui se veut duratif (Heurgon, 2003). Les questions que nous posons à présent sont les suivantes : qu'en est-il pour Alger ? Les germes du récit du futur sont-ils déjà là ?

Dans la présente thèse, nous avons pris le parti d'aborder les recherches de terrain sur deux volets. Le premier est celui de l'analyse des formes urbaines à travers des analyses morphologiques classiques. Le second est celui des interviews et de

la rencontre des acteurs. Ces derniers ont été rencontrés à différentes phases de la recherche. Leurs commentaires et recommandations ont été intégrés tout au long du processus. Ils ont permis d'orienter progressivement la recherche vers la proposition du projet de la fabrication de l'espace public comme médiation. Même s'il y a encore du travail sur les projets et qu'un nombre important d'ajustements sont à réaliser dans le jeu d'acteurs, ces projets ont permis d'entamer un processus de mise en intrigue de notre récit du futur. Le fait que les acteurs rencontrés adhèrent au projet spatial et à l'idée des ateliers comme forme organisationnelle valide la première phase de la séquence élémentaire et la première étape de la médiation. Cette dernière a été décortiquée dans le 7e chapitre, dans lequel nous mettions en évidence le fait qu'elle s'inscrit dans le temps long et qu'elle nécessite d'être menée dans la durée. La fabrication de la concordance entre les acteurs, les temps et les échelles de la ville nécessite du temps. Même si la thèse n'aboutit pas à la mise en place des ateliers de médiation, elle permet déjà d'identifier, à travers l'ensemble des points exposés, des éléments qui peuvent être considérés comme les germes du futur. Il s'agit de signaux faibles sur lesquels peut se baser la construction de notre récit d'espace public comme médiation et comme projet.

Sur le plan spatial, nous évoquions les éléments permettant la mise en place d'un projet qui puisse permettre la fabrication des liens entre les formes urbaines comprises dans l'épaisseur du tramway. Nous évoquions également le fait que l'enchevêtrement et l'hybridation, que nous recherchons à travers l'intrigue de la complexité par l'espace public, sont déjà à l'œuvre dans certaines configurations spatiales. Sur le plan organisationnel, nous évoquions premièrement les compétences des différents acteurs pour la mise en œuvre du projet spatial. Nous évoquions ensuite les possibilités de renouer le dialogue entre les acteurs en les impliquant dans un processus de rencontre qui puisse rétablir les liens et la communication entre eux. Sur les deux plans, le récit de la ville en train de se faire comprend des signaux faibles, qui constituent des rugosités ou des points d'accroches sur lesquels peuvent s'appuyer des dynamiques de construction collective. Ils ont été repris dans ce chapitre sous forme de conditions spatiales et organisationnelles du récit d'espace public comme médiation et comme projet. En résumé, sur le plan spatial, ces signaux sont les suivants :

- présence d'un potentiel foncier important sous diverses formes (visible et invisible, grandes et petites surfaces) ;
- présence d'un type de formes urbaines qui favorise la continuité, la connectivité, la fabrication des liens entre les fragments, ainsi que le développement des dynamiques socio-économiques ;
- présence d'une charte des espaces publics déjà élaborée dans le cadre du Plan stratégique. Elle peut servir de base à la fabrication des espaces publics à venir.

Sur le plan organisationnel :

- présence de dynamiques socio-économiques, de flux et d'occupation de l'espace public qui nécessitent d'être accompagnés ;
- présence d'un savoir-faire des promoteurs publics, qui peuvent intervenir sur de petites opérations avec des formes urbaines adaptées à la fabrication de liens spatiaux ;
- compétence des communes dans la fabrication de l'espace public ;
- réussite de la coordination des secteurs par la wilaya autour du cadre de cohérence du Plan stratégique. C'est une première étape de médiation importante qu'il faut continuer à accompagner et à traduire à l'échelle locale ;
- enfin, accord des principaux acteurs concernés sur le principe de fabrication de l'espace public comme objet de médiation et sur l'organisation de rencontres à l'échelle locale.

Ces différents signaux nous indiquent que les germes du récit d'espace public comme médiation et comme projet sont déjà dans le présent. En termes spatial, toutes les conditions sont réunies pour construire l'espace public dont il est question et pour retisser spatialement entre les fragments. En termes organisationnel, les conditions de mise en place du processus de médiation sont réunies. De ce fait, il est possible dès aujourd'hui d'organiser des Ateliers Tramway d'une part, et de fabriquer de l'espace public à travers les compétences des acteurs actuels d'autre part. En d'autres termes, le futur serait déjà là à travers les germes d'un processus de fabrication de liens entre les formes urbaines et entre les acteurs du territoire. Ce sont des éléments qu'il faut accompagner dans la durée et à travers une construction collective qui laisse la place à l'inventivité individuelle et collective. La mise en intrigue du récit d'espace public comme médiation et comme projet est déjà entamée.

Cependant, même si les conditions sont réunies, rien ne garantit l'aboutissement du processus. La désapprobation d'un acteur en cours de route ou l'émergence d'un conflit quelconque peut perturber le processus ou y mettre fin. C'est dans cette optique que la prospective du présent intervient. Il ne s'agit pas de projeter uniquement un futur et tenter de l'appliquer comme dans la planification, mais d'accompagner constamment cette construction du futur à travers l'accompagnement des dynamiques en présence ainsi que des dynamiques qui émergeront tout au long du processus. Il s'agit de construire l'avenir tout en réagissant aux bifurcations qui naîtront en cours de route. L'attitude que nous défendons face à l'avenir est à la fois proactive, préactive et réactive. Elle passe avant tout par une stratégique volontariste qui initie un projet d'espace public et de médiation. Elle passe ensuite par une attitude préventive qui tente d'anticiper les changements et les bifurcations qui interviendraient au cours du processus.

Enfin, elle passe par une stratégie adaptative en permettant la réorganisation constante du processus en fonction des bifurcations qui émergeraient. La prospective du présent serait, selon nous, la synthèse de ces trois attitudes face à l'avenir. Elle a besoin d'un projet initial qui doit être construit collectivement et de manière ininterrompue, afin de pouvoir prévenir et réagir aux changements. Pour revenir au cas d'Alger, même si les germes du récit de médiation sont déjà là, l'aboutissement des projets n'est pas évident. Il est donc nécessaire de les accompagner dans le temps long du présent.

CONCLUSION

CONCLUSION

« L'avenir n'est jamais que du présent à mettre en ordre. Tu n'as pas à le prévoir, mais à le permettre. » Antoine de Saint-Exupéry

« Les hommes éveillés ont un seul univers, qui est commun, alors que chacun des dormeurs s'en retourne dans son monde particulier. » Héraclite

La ville parle-t-elle ?

Elle ne « parle » pas littéralement, mais ses structures et ses espaces sont des formes langagières qui transmettent des discours et des récits d'acteurs. L'enchevêtrement de ces récits peut être considéré comme un récit du passé, du présent et de l'ouverture au futur du système que forment l'espace et la société.

Tout au long de la présente thèse, nous nous sommes attelés décortiquer la mécanique de cette production langagière pour le cas d'Alger. Nous avons progressivement montré que les différentes formes urbaines, voire toutes les productions sur le territoire, racontent des récits qui leur sont propres. Que les acteurs du territoire sont porteurs de récits d'urbanisme qui influencent leurs logiques de production urbaines. Ils impliquent des jeux d'acteurs complexes, faits de coopération et de conflits, qui se font et se défont tout au long des processus de production du territoire. Ces acteurs sont porteurs de visions du monde, d'idéologies et de stratégies qui se traduisent spatialement dans la ville. Les récits urbanistiques des acteurs et leurs logiques de production urbaine ne sont souvent que des fragments du récit de la ville en train de se faire. En effet, la ville est le résultat de l'interaction des différents récits de formes urbaines et d'acteurs qui agissent en tension les uns par rapport aux autres.

Pour rappel, la thèse est partie d'un constat que nous ne sommes pas les premiers à faire. Il s'agit de la fragmentation du territoire de la ville d'Alger et de l'éclatement de ses formes urbaines. Les éléments théoriques et pratiques développés dans la thèse nous permettent à présent de relativiser cette notion. Nous avons montré dans le second chapitre que la fragmentation était relative à la perception qui est faite de la ville d'une part, et des éléments dont il est question d'autre part. Les formes urbaines ou le bâti, par exemple, peuvent être fragmentés alors que d'autres éléments de la morphologie urbaine peuvent ne pas l'être. Dans le cas du tramway d'Alger, l'étude montre clairement que le récit porté par les acteurs du ministère des Transports est différent de celui raconté par la ville. Que la fragmentation apparente et portée par certains acteurs est dépassée dans certaines configurations urbaines. Même si les acteurs n'entretiennent pas de liens officiels entre eux, il y a une sorte d'enchevêtrement qui s'opère et la ville continue sa complexification notamment à travers les productions de la ville ordinaire. L'enchevêtrement des formes urbaines, des pratiques et du jeu d'acteurs créent malgré tout des continuités. C'est cette réalité que le travail de terrain sur Alger a permis de mettre en avant. Malgré le fait que la fragmentation soit bien présente à la fois dans les récits des acteurs et dans certaines parties du territoire, la réalité de la ville en train de se faire montre que certaines parties fabriquent des continuités et des recompositions qui créent du lien.

S'il y a donc autre chose que la fragmentation, il y a forcément un autre récit à construire. Ce dernier est déjà là dans le présent, à travers les dynamiques de l'enchevêtrement. La thèse défend l'idée que le socle de cet enchevêtrement est l'espace public qui doit être au cœur du projet de ville pour Alger. Il doit permettre l'accompagnement dans le temps long du présent duratif des dynamiques d'enchevêtrement en les transformant en projet collectif qui reposerait sur la médiation urbanistique comme méthode. Cette dernière permet non seulement l'enchevêtrement, mais aussi l'hybridation et le métissage entre les pratiques, les projets et les volontés des acteurs. Elle permet également de rétablir la communication entre ces derniers autour de la construction du bien commun. Ceci aiderait à faire passer la production urbaine des logiques sectorielles et d'occupation foncière à des logiques de fabrication du vide et de l'espace ouvert. Il apparaît important aujourd'hui, si l'on veut dépasser les récits de la fragmentation, de repenser la ville non pas en termes de pleins et de masses bâties, mais en termes de vides qui aideraient la fabrication des continuités et des enchevêtrements dont il est question. Que ce soit pour fabriquer de la ville compacte ou pour consolider et améliorer la ville diffuse, le vide et l'espace public constituent l'un des enjeux majeurs du développement urbain algérois avenir. Il peut être le support à une nouvelle structuration du territoire, soit autour des modes de transport public tels que nous l'avons expérimenté, soit dans la construction d'un nouveau rapport ville/campagne en repensant le lien avec l'agriculture et les ensembles écologiques que nous évoquions dans le premier chapitre.

La quête des conditions d'écriture de ce récit du futur nous a menés, à travers cette thèse, à l'exploration d'une série de concepts théoriques d'une part, et à l'analyse approfondie du contexte d'étude d'autre part. L'apport de la recherche se situe, de ce fait, sur deux niveaux. Le premier niveau concerne Alger et les quartiers traversés par son tramway. Le second niveau concerne les concepts théoriques de récits, de médiation et de prospective du présent.

Sur Alger, le premier apport concerne cette compréhension des phénomènes urbains, à travers les outils du récit. Nous avons à présent une lecture claire des logiques de production urbaine algéroises, qui dépassent la simple succession des évènements et la simple chronologie. Ceci permet d'identifier les acteurs de la production urbaine, leurs outils et leurs formes d'intervention. Ces formes ont été analysées en profondeur à travers l'analyse des huit quartiers échantillonnés le long du tramway. Ils ont permis de révéler le récit de la ville à l'œuvre et de remettre en question le constat de la fragmentation en appuyant l'idée de l'espace public comme projet et comme médiation.

Ensuite, cette analyse des formes, des pratiques et des jeux d'acteurs constitue un second apport de la thèse. Elle a permis le catalogage des formes urbaines et la constitution des éléments d'un système d'information géographique pour les quartiers analysés. Ils constituent une base de données importante pour de futures études.

Enfin, la thèse a permis une connaissance approfondie du tramway d'Alger en dehors du simple mode de transport. Il s'agit d'une étude inédite sur Alger, qui permet de sortir des études déjà réalisées en matière de flux et d'intermodalité, pour élargir la question des transports à celle de leur relation à l'ensemble de la ville. La thèse permet de penser le tramway d'Alger en relation avec les formes urbaines, les jeux d'acteurs, l'espace public, la répartition des équipements de proximité et des équipements métropolitains, etc. L'étude met en avant le fait que le tramway ou tout autre mode de transport public ne peuvent être pensés de manière isolée, uniquement en termes de transport de la population des lieux de résidence aux lieux d'emploi. Elle souligne également le fait que la qualité du service dépend aussi de l'ancrage territorial de la métrique et de sa relation aux formes urbaines, aux pratiques et aux jeux d'acteurs. Ce sont ces relations que nous analysions sous le concept d'adhérence.

Par ailleurs, et toujours concernant Alger, la question des conditions organisationnelles du projet d'espace public comme médiation prend une importance capitale. À partir de l'analyse des logiques de production urbaines et des récits urbanistiques post-Indépendance, nous avons montré que les différents projets de ville ont été élaborés de manière centralisée et dans une attitude Top-Down. Malgré la bonne volonté des autorités, les projets n'ont pas

abouti, entre autres, à cause de l'instabilité des acteurs à la tête des institutions et de la centralisation de la décision. En effet, les institutions ne sont pas stables et pas suffisamment fortes pour maintenir des projets dans la durée. De plus, il n'existe pas de relais local suffisant pour faire porter ces projets par la population et par des collectivités locales. La dernière expérience exposée, celle du Plan stratégique d'Alger 2030, illustre parfaitement la problématique. Malgré toute la bonne volonté de la wilaya d'Alger et de ses conseillers techniques compétents, et malgré le cadre de cohérence établi à l'échelle macro du territoire algérois, le changement de wali à la fin de l'année 2013 remet en cause le maintien même du Plan. Certaines opérations, de logement notamment, ont déjà été autorisées en dehors des orientations du Plan stratégique. De même, les projets à l'échelle de la ville n'ont pas développé de liens ni de relais à l'échelle locale. Ils risquent, de ce fait, d'être isolés de l'ensemble de la structure urbaine et des formes urbaines existantes, en produisant des sortes de fragments supplémentaires dans le territoire algérois.

Cette situation du système organisationnel et décisionnel met le doigt sur la nécessité d'un changement réel. Ce changement n'est possible, selon nous, qu'à travers de nouvelles configurations organisationnelles. Il n'est possible en aucun cas à travers les configurations organisationnelles rencontrées dans les récits de l'urbanisme algérois post-Indépendance, à savoir : celle d'un pouvoir absolu, aussi éclairé soit-il, ou celle des *« technocrates compétents soucieux du bien supérieur de la collectivité »*. Nous rejoignons en ce sens Michel Crozier et Erhard Friedberg, cités dans la thèse de Michèle Tranda-Pittion, pour qui le changement n'est possible que s'il est compris comme *« un processus de création collective à travers lequel les membres d'une collectivité apprennent ensemble, c'est-à-dire inventent et fixent de nouvelles façons de jouer le jeu social de la coopération et du conflit. [...] l'alternative aux formules de changement technocratiques et/ou autoritaires ne peut être que l'extension et la généralisation progressive de l'expérimentation, c'est-à-dire de l'apprentissage collectif et institutionnel à tous les niveaux, ou plutôt l'organisation des conditions le rendant possible [...] »* (Crozier & Friedberg, 1977 ; Tranda-Pittion, 2011). C'est en ce sens que la thèse arrive à la proposition d'organiser des ateliers de médiation qui permettraient une construction collective du récit du futur. Ces ateliers informels n'ont pas pour objectif de remplacer le rôle des institutions centrales ni celui des collectivités locales, mais de parvenir à définir collectivement et de manière commune un projet de ville pour Alger. Le rôle des acteurs public devient celui de fabricants d'organisation (Tranda-Pittion, 2011). L'objectif est de faire passer la conception et la décision du projet de la sphère exclusivement politique, dans laquelle il est pensé actuellement, à une position médiane entre la sphère politique, la sphère culturelle et symbolique et la sphère des pratiques. Comme nous l'avons exposé au dernier chapitre, les conditions de mise en place des premières phases de ces ateliers sont déjà réunies. Cependant, rien ne garantit, tout comme pour les autres figures organisationnelles, la continuité du

processus et la mise en œuvre du projet d'espace public proposé et du récit de médiation recherché.

C'est dans cette optique qu'intervient l'apport théorique de la thèse. L'approche par le récit a constitué le fil conducteur qui a permis d'articuler la théorie et l'expérimentation du terrain d'étude d'une part, et les différentes méthodes d'analyse des phénomènes urbains utilisées d'autre part. Elle constitue à la fois l'épine dorsale de la thèse à partir de laquelle ont été développés d'autres concepts théoriques, et un simple « subterfuge » qui permet d'aborder la question traitée dans toute sa complexité. Les outils développés à partir du récit littéraire ont permis de superposer et d'articuler les notions de récit, de médiation et de prospective du présent. La mise en intrigue du récit y apparaît clairement comme un processus de construction de liens et de médiations. Elle permet d'établir les liens entre des éléments hétérogènes et discordants en fabricant de la concordance. Pour ce faire, il est nécessaire que les acteurs du récit prennent le temps de se mettre d'accord à travers les différentes transactions évoquées dans le document. Ce processus nécessite d'établir de nouvelles configurations du jeu d'acteurs à travers la médiation, qui comme nous l'avons vu, nécessite du temps. Ce temps est celui du présent qui accompagne les dynamiques en place, en effectuant constamment des préfigurations, des configurations et des refigurations du champ pratique. Dans ce processus, le futur n'est pas un projet figé qu'il faut appliquer sur le territoire, mais un processus continu et ininterrompu qui puise dans le présent les germes de l'avenir en les transformant et en les accompagnant dans une action collective qui nécessite du temps. Le futur est, comme nous l'avons vu, déjà là à travers les dynamiques d'enchevêtrement présentes aujourd'hui. L'élaboration du projet d'espace public comme médiation est une action longue qui doit s'inscrire dans une réflexivité de l'action urbaine. Cette dernière doit être constamment réinventée ou repensée afin de faire face aux éventuelles ruptures et bifurcations que l'avenir réserve.

Cependant, même si à Alger les germes du projet d'espace public comme médiation sont déjà présents à travers les conditions de sa mise en œuvre, il n'est pas sûr que le processus puisse arriver à terme. Les ateliers que nous défendons n'ont pas vu le jour au courant de la recherche et leur efficacité n'a pas été expérimentée. C'est probablement l'une des limites de la présente thèse, qui constitue néanmoins une ouverture vers des recherches à venir. Ces ateliers nécessitent une expérimentation en réunissant les conditions développées par cette recherche. Pour y arriver, nous proposons d'institutionnaliser le rôle de la médiation à travers la recherche et plus spécifiquement de la recherche-action. En effet, l'université et les chercheurs peuvent assurer la continuité de cette médiation et l'initiation d'autres processus de projet, pour autant que l'université accueille une telle structure de recherche et qu'elle puisse lui

permettre d'interagir avec le monde de la pratique. Un laboratoire de recherche-action pourrait agir, comme nous l'avons vu, comme initiateur de projet en posant de nouvelles questions sur la réalité de la ville en train de se faire d'une part, et comme accompagnateur des dynamiques en place par la médiation entre les acteurs d'autre part.

En plus des apports pratiques et théoriques évoqués ci-dessus, la thèse traite de trois sujets sur lesquelles nous aimerions revenir et ouvrir le débat.

Il s'agit premièrement de la question de la fragmentation. Cette notion relève un problème sémantique qui est : le fait de parler de fragments sous-entendrait l'existence d'un tout. Or, les villes, y compris les villes historiques, se sont souvent construites par la superposition d'éléments sans avoir une vision claire du tout. Pourtant, le terme est bien entré dans le vocabulaire des professionnels de la ville. Les villes contemporaines sont souvent mises en opposition avec les villes historiques qui seraient homogènes et formeraient des tous non fragmentés. L'idée de la ville historique compacte, dense, esthétiquement homogène et spatialement distinguée de la campagne, comparée à une ville contemporaine plus complexe à décrire, est certainement la cause de cet usage du terme fragmentation. S'il n'y a pas de tout, excepté probablement celui du territoire de l'urbain, est-ce qu'il est encore pertinent de parler de fragments ? Est-ce qu'il n'est pas plus judicieux d'user d'autres mots ; tel que : structure, macrostructure, microstructure (Hildebrand, 1999) ou *Pattern* (Alexander, 1977) ; pour décrire des configurations spatiales particulières, qui pourraient tantôt être isolées comme des « fragments » d'un tout qui resterait à définir, et fabriquerait tantôt des continuités et de l'hybridation ?

La seconde question est liée à la notion d'adhérence des infrastructures de transport, ainsi qu'à leur capacité de fabriquer du lien. En effet, nous avons choisi le tramway comme cas d'étude, en ayant pour hypothèse sa capacité de liaison entre les différentes formes urbaines algéroises. Pour ce faire, nous avancions l'idée que l'amélioration de son adhérence est une des conditions pour que le tramway constitue un élément de fabrication des liens dans le territoire.

Nous avons vu tout au long de la thèse, que l'infrastructure de transport qu'est le tramway peut autant fabriquer du lien qu'augmenter les fractures. La notion d'adhérence semble pouvoir être un critère pour mesurer cette fabrication de lien, voire pour l'augmenter. En effet, plus il y a d'arrêts, et plus ces arrêts sont accompagnés d'un aménagement d'espace public permettant le déplacement pédestre et connectant le territoire de la ligne dans une certaine épaisseur correspondant au confort de déplacement piéton, plus la ligne créera du lien avec les autres parties du territoire. La notion d'adhérence, tel que nous

la développons, permet de penser les infrastructures de transport en lien avec les formes urbaines, avec les acteurs du territoire, avec la répartition des équipements et des activités, avec l'environnement, etc. Cependant, la question qui s'est déjà posée et qui se pose à nouveau est la suivante : est-ce que toutes les métriques doivent être adhérentes et doivent-elles l'être partout ?

La réponse semble dépendre des contextes urbains, des échelles de territoire et des lieux à connecter. L'adhérence maximale est certainement recommandée pour l'échelle locale et de proximité. Elle permettrait d'améliorer la qualité de vie à l'échelle du voisinage et des quartiers. Elle permettrait de connecter les équipements de proximité et de fabriquer de la continuité entre les espaces publics et les espaces verts. Néanmoins, les grandes distances à l'échelle de la ville ou de l'agglomération nécessitent des métriques moins adhérentes pour aller plus vite. Elles doivent permettre par exemple de connecter rapidement des équipements métropolitains à l'ensemble du territoire de l'aire métropolitaine. Le problème qui se pose est l'articulation entre la nécessité d'avoir des métriques adhérentes et d'autres, moins adhérentes. La desserte d'un équipement métropolitain, par exemple, avec une métrique adhérente pénalise les usagers nécessitant un déplacement rapide. Une telle métrique peut devenir in-adhérente en termes d'usages du fait qu'elle soit trop adhérente spatialement. Tout comme les paradoxes de la mobilité évoqués par Vincent Kaufmaan (Kaufmaan, 2008), l'adhérence semble osciller entre un besoin d'accroche, voire presque « d'enracinement », et un besoin d'aller vite et de bouger de manière fluide et sans obstacle. C'est pour ces différentes raisons que la notion d'adhérence peut contenir des contradictions et des tensions qui ne peuvent être résolues qu'au cas par cas. Elle peut certainement contribuer à faire en sorte que des infrastructures de transport deviennent des fabricants de liens, pour autant que ses propres contradictions soient gérées au sein de chaque contexte et qu'il y ait une prise de conscience, de la part des acteurs du territoire, de ce que nous pouvons appeler le paradoxe de l'adhérence des systèmes de transport et des métriques.

La troisième question dont traite la thèse, et dont nous aimerions débattre, concerne la notion centrale d'espace public comme médiat participant à la construction des "nous". Tout au long de la thèse, nous avons utilisé la notion d'espace public par rapport à son acceptation dans l'espace urbain, en tant qu'espace physique se situant entre les espaces privés et géré par le domaine public. Nous avons également abordé les aspects de production et de gestion de cet espace, qui est soumis, de par son caractère public, à la complexité du jeu multiactoriel dont fait l'objet la production du territoire. Pourtant, la notion d'espace public est porteuse d'un sens et d'une signification beaucoup plus importants. Elle est essentielle à la construction démocratique en constituant un *"espace de médiation entre la société civile et l'État qui favorise, par le débat*

contradictoire, l'émergence d'une opinion publique" (Dacheux, 2007, p. 11). Cette idée de l'espace public comme espace de débat, au sens habermassien du terme, met l'échange et la communication au cœur de la construction de la démocratie d'une part, et de l'espace public lui-même d'autre part. La notion de médiation y est centrale, à travers la mise en communication et la création de liens entre les citoyens dans une perspective de participation à l'exercice du pouvoir et à la construction du bien commun. Cette construction se fait sur le temps long de l'histoire à travers un jeu continu *"d'alliances et d'oppositions entre des systèmes ayant leur logique propre"* (Dacheux, 2007, pp. 14-15). Cette construction longue s'inscrivant dans l'histoire fait de l'espace public un espace-temps, car il est indissociable du lieu (contexte politique, culturel, civilisationnel, etc.) et du temps (contexte historique) dans lesquels il prend place. Tout en puisant dans l'histoire, il est une construction présente et continue car en perpétuel ajustement et évolution.

Dans cette optique, le projet d'espace public que nous proposons en termes urbains ne pourrait-il pas participer à la construction de l'espace public dans son sens le plus large, et donc participer à la construction démocratique ? L'idée de coproduction de l'espace public par l'implication des différents acteurs, en créant du lien par des processus de médiation, pourrait permettre de créer le débat et la communication autour de l'identification, de la matérialisation et de la gestion du bien commun. Cette "mise en forme" de l'espace public urbain impliquerait une "mise en forme" du jeu d'acteur qui passe par le dialogue, le débat et l'égalité des chances qui peuvent constituer les prémices d'un processus démocratique. Pour rappel, la démocratie peut être définie, d'après Éric Dacheux, comme *"un compromis social historique ayant engendré un régime politique particulier marqué par l'instauration d'un espace public. Elle est donc à la fois une modalité 'd'être ensemble' spécifique et une forme particulière d'exercice du pouvoir basé sur la nécessité de légitimer la norme par le débat public"* (Dacheux, 2007, p. 17).

Dans le contexte algérien en pleine transition démocratique, l'action publique reste, comme nous l'avons vu, fortement centralisée et non coopérative et participative. L'approche que nous proposons ne pourrait-elle pas permettre le rapprochement entre les différents acteurs du territoire et de la société civile ? Aussi, l'exercice de construction de l'espace public urbain qui impliquerait, tel que nous le proposons, la construction à petite échelle d'un espace public permettant le débat et l'égalité dans l'exercice de la décision, ou du moins la participation à la décision concernant le bien commun, ne constituerait-il pas, en un sens, un apprentissage et une construction progressive de la démocratie ?

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

Alexander, C. (1965). A city is not a tree. Architectural Forum, 122(1& 2), 58-62 et 58-62.
Alexander, C. (1977). A Pattern Language. New York : Oxford University Press.
Allemand, S. (2007). Les paradoxes du développement durable. Paris: Le Cavalier Bleu.
Allemand, S. (2009). Sous la ville durable le génie urbain. Paris: Les Carnets de l'info.
Almi, S. (2002). Urbanisme et colonisation, présence française en Algérie. Sprimont : Mardaga.
Amar, G. (1993). Pour une écologie urbaine des transports. Les Annales de la Recherche Urbaine, 59-60.
Ascher, F. (2000). Essai sur la société contemporaine. Paris : L'Aube.
Ascher, F. (2001). Les nouveaux principes de l'urbanisme. Paris : Éditions de l'Aube.
Ascher, F. (2005). Les sens du mouvement : modernités et mobilités. In S. Allemand, **F. Ascher & J. Lévy (Eds.),** Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines (pp. 21-34) : Belin.
Baechler, J. (1972). De l'idéologie. Annales, Économies, Sociétés, Civilisation, 27(3), 641-664.
Bailly, J.-P. (1999). Demain est déjà là. Prospective, débat, décision publique : Éditions de l'Aube.
Baouni, T. (2008). Mobilité et systèmes de transport face à la croissance urbaine d'Alger. Paper presented at the CODATU XIII, HO CHI MINH VILLE (VIETNAM).
Berchache, R. (2011). Développement urbain et multimodalité face aux enjeux du développement durable de l'agglomération d'Alger : Perspective d'un challenge (Magister), École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme – EPAU.
Berger, G. (2008). Méthode et résultats (1960). In P. Durance (Ed.), *De la prospective. Textes fondamentaux de la prospective française* 1955-1966 (pp. 159-169). Paris : L'Harmattan.
Bérmond, C. (1973). Logique du récit. Paris : Éditions du Seuil.
Blanc, M. (1992). Pour une sociologie de la transaction sociale. In M. Blanc (Ed.), *Pour une sociologie de la transaction sociale* (pp. 07-15). Paris : L'Harmattan.
Bourdin, A. (2009). Du bon usage de la ville. Paris : Descartes.
Braudel, F. (2008). La dynamique du capitalisme. Paris : Flammarion.
Buzenot, L. (2007). Démarche du géographe et raisonnement multiscalaire.
Cahen, P. (2011). Signaux faibles mode d'emploi. Paris : Eyrolles.
Caire, G. (1974). Idéologies du développement et développement de l'idéologie. Tiers-Monde, 15(57), 5-30.
Carcassonne, M. (1998). Les notions de médiation et de Mimesis chez Paul Ricœur : Présentation et commentaires. Hermès(22), 53-56.
Clette, V., Daems, A., & Vandevyvere, A. La ville au fil des pas. Les marches d'exploration urbaine. Bruxelles: Université Libre de Bruxelles.
Cresti, F. (1982). Alger 1830-1860 : l'Affrontement entre les deux villes : URBI.
Cresti, F. (Ed.). (1993). Contributions à l'histoire d'Alger. Rome : Centro analisi sociale progett S.r. l.

Chalas, Y. (1998). L'urbanisme comme pensée pratique. Pensée faible et débat public. Les Annales de la Recherche Urbaine, 80-81, 205-214.

Comission Européenne. (1996). Villes durables européennes. Bruxelles: Comission Européenne.

Corboz, A. (2001a). La description : entre lecture et écriture. In A. Corboz (Ed.), *Le territoire comme palimpseste et autres essais*. Paris : Éditions de l'imprimeur.

Corboz, A. (2001 b). Le territoire comme palimpseste et autres essais. Paris : Éditions de l'imprimeur.

Cuneo, P. (1994). Introduction à l'urbanisme en pays d'islam et à l'histoire des villes du Maghreb au moyen âge. Rome : Centro Analisi Sociale Progetti S.r. l.

Dacheux, E. (2007). Une nouvelle approche de l'espace public. Recherches en communication, 28.

Debord, G.-E. (1956). Théorie de la dérive. Les Lèvres nues, 9.

De Certeau, M (1990). L'invention du quotidien. Arts de faire (Vol.1). Paris : Gallimard.

Declève, B. (1994). Habiter le changement. L'urbanisme comme école de démocratie. Université catholique de Louvain.

Declève, B. (2002). Coproduire une puissance publique d'intervention. In B. Declève, R. Forray & P. Michialino (Eds.), *Coproduire nos espaces publics formation action recherche* (Vol. 9, pp. 69-83). Louvain-la-Neuve : Presses universitaires de Louvain.

Declève, B., Ananian, P., Anaya, M., & Lescieux, A. (2009). Densités bruxelloises et formes d'habiter : Territoires et développements durables.

Declève, B., & Forray, R. (2004). Arbres à palabres. Pratiques européennes de participation citoyenne aux politiques de régénération urbaine. Louvain-la-Neuve : Presses universitaires de Louvain.

Deluz, J.-J. (Ed.). (1988). L'urbanisme et l'architecture d'Alger, Aperçu critique. Liège : Pierre Mardaga.

Denef, J. (2011). La fabrique de parcs intra-urbains contemporains. Nouvelles formes de médiations urbanistiques et esthétiques de l'ouverture. (PhD), Université catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve.

Desmedt, L. (2013). L'adhérence d'une ligne de transport public au territoire. Étude de cas : le tramway d'Alger. (Master complémentaire), Université catholique de Louvain.

De Wolf, I. (1963). The Italian Townscape. Londres: Architectural Press.

Dris, N. (2005). Formes urbaines, sens et représentations : l'interférence des modèles. Espace et sociétés, 3(122), 87-98.

Dris, N. (2001). La ville Mouvementée. Espace public, Centralités, mémoire urbaine à Alger. Paris : L'Harmattan.

Durance, P. (2008). La prospective de Gaston Berger. In P. Durance (Ed.), *De la prospective*. Textes fondamentaux de la prospective française 1955-1966 (pp. 13-32). Paris : L'Harmattan.

Friedberg, E. (1993). Le Pouvoir et la Règle. Dynamique de l'action organisée. Paris : Seuil.

Gaillard, B., & Durif-Varembont, J.-P. (2007). La médiation théorie et pratiques. Paris : L'Harmattan.

Gaudin, T. (2005). La prospective : Presses universitaires de France.

Genestier, P. (2001). Des projets en paroles et en images. La rhétorique du projet face à la crise du vouloir-politique. Espaces et sociétés, 105-106(2-3), 101-126.

Godet, M. (2007a). Manuel de prospective stratégique. L'art et la méthode (Vol. 2). Paris : Dunod.

Godet, M. (2007 b). Manuel de prospective stratégique. Une indiscipline intellectuelle (Vol. 1). Paris : Dunod.

Guillaume-Hofnung, M. (2007). La médiation. Paris : Presses universitaires de France.

Hamman, P. (2011). La négociation à l'épreuve des projets urbains de tramway. In P. Hamman (Ed.), *Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements.* Rennes : Presses universitaires de Rennes.

Hamman, P., & Blanc, C. (2011). La négociation dans les projets urbains de tramway. In P. Hamman (Ed.), *Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements.* Rennes : Presses universitaires de Rennes.

Heurgon, E. (2003a). Pour une prospective du sujet collectif, l'apport de la prospective du présent. In E. Heurgon (Ed.), *Des « nous » et des « je » qui inventent la cité* (pp. 312). La Tour d'Aigues : Éditions de l'aube.

Heurgon, E. (2003 b). Retour sur la prospective du présent. In E. Heurgon (Ed.), *Des « nous » et des « je » qui inventent la cité* (pp. 312). La Tour d'Aigues : Éditions de l'aube.

Hildebrand, F. (1999). Designing the city. Towards a more sustainable urban form. London: E & FN SPON.

Hillier, B. (2007). Space is the machine. London : Space Syntax-UCL.

Ibn-Khaldoun. (1852). Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale (Vol. 1). Alger : Imprimerie du Gouvernement.

Ibn-Khaldoun. (1854). Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale (Vol. 2). Alger : Impimerie du Gouvernement.

Ibn-Khaldoun. (1856). Histoire des Berbères et des dynasties musulmanes de l'Afrique septentrionale. Alger : Imrpimerie du Gouvernement.

Kaufmaan, V. (2008). Paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner Lausanne: PPUR.

Kaufmaan, V. (2014). Retour sur la ville. Lausanne: PPUR.

Kaufmaan, V., & Faith Strelec, J. (2011). Re-Thinking the City : EPLF Press.

Koolhaas, R. (1995). *La ville générique*. In R. Koolhaas & B. Mau (Eds.), S,M,L,XL : The Monacelli Press.

Krier, L. (1977). The city within the City. A+ U (special issue), 69-152.

Lamizet, B. (2008). Le concept de territoire urbain. In S. Cousin, E. De Large, F. Debruyne & D. Vandiedonck (Eds.), *Le sens de l'usine*. Paris: Creaphis.

Laplantine, F., & Nouss, A. (1997). Le métissage. Hérissy à Évreux : Flammarion.

Ledrut, R. (1973). Les images de la ville. Paris : Anthropos.

Lefebvre, H. (1968, 1972). Le droit à la ville. Paris: Anthropos.

Lefebvre, H. (1974). La production de lespace. Paris: Anthropos.

Lespès, R. (1930). Alger étude de géographie et d'histoire urbaines. Paris : Collection du centenaire.

Lespès, R., & Messerschmitt, P. (1935). Alger 1935, la ville, le port, le tourisme : chez les auteurs.

Lévy, J. (2005a). Essences du mouvement. In S. Allemand, F. Ascher & J. Lévy (Eds.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines* (pp. 298-307) : Belin.

Lévy, J. (2005 b). Modèle de mobilité, modèle d'urbanité. In S. Allemand, F. Ascher & J. Lévy (Eds.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines* (pp. 157-169) : Belin.

Lucan, J. (2012). Où va la ville aujourd'hui ? Formes urbaines et mixités. Paris : édition la Villette.

Lussault, M. (1997). Des récits et des lieux : registre identitaire dans l'action urbaine. Annales de Géographie, 106(597), 522-530.

Lussault, M. (2001). Temps et récit des politiques urbaines. In T. Paquot (Ed.), *Le quotidien urbain* (pp. 145-166) : La découverte « Cahiers libres ».

Lynch, K. (1969). L'image de la cité. Paris : Dunod.

Lynch, K., & Appleyard, D. (1963). The View from the Road. Cambridge: MIT Press.

Lyotard, J.-F. (1979). La condition postmoderne. Paris : Les Éditions de Minuit.

Mangin, D. (2004). La ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine. Paris : Édition de la Villette.

Masdar. (2014). Masdar City. Retrieved 3-11-2014, 2014, from http://www.masdar.ae/en/ - city

Massé, P. (2008a). L'esprit prospectif et l'application (1962). In P. Durance (Ed.), *De la prospective. Textes fondamentaux de la prospective française 1955-1966* (pp. 181-196). Paris : L'Harmattan.

Massé, P. (2008 b). Planification et prévision. In P. Durance (Ed.), *De la prospective. Textes fondamentaux de la prospective française 1955-1966* (pp. 197-204). Paris : L'Harmattan.

Massé, P. (2008c). Prévision et prospective (1959). In P. Durance (Ed.), *De la prospective. Textes fondamentaux de la prospective française 1955-1966* (pp. 105-127). Paris : L'Harmattan.

Mendibil, D. (2005). Le formatage iconotextuel de l'imagerie géographique des villes. In F. Pousin (Ed.), Figure de la ville et construction des savoirs (pp. 153-163). CNRS: Paris.

Mezoued, A. (2010). Alger : du centre « confisqué » à l'éclatement des centralités. Notes de Recherche. Retrieved from EDT-Développement territorial.

Mezoued, A. (2013). Temps et récits urbains, essai méthodologique et éléments d'application au cas d'Alger. URBIA, 1(hors série), 173-186.

Milburn, P. (2002). La médiation : expériences et compétences. Paris : La Découverte.

Morin, E. (2005). Introduction à la pensée complexe. Paris : Seuil.

Navez-Bouchanine, F. (2002). La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale ?. Paris : L'Harmattan.

Newman, P. W. G., & Kenworthy, J. R. (1999). Sustainablility and Cities. Washington, D.C.: Island Press.

Offner, J.-M. (1993). Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique. Espace géographiques, 22(3), 233-242.

Panerai, P., Castex, J., & Depaule, J.-C. (2009). Formes urbaines : de l'îlot à la barre. Alger : Barzakh.

Panerai, P., Depaule, J.-C., & Marcelle, D. (2002). Analyse urbaine. Paris : Parenthèses.

Peemans, J.-P. (2013). the many stakes and challenges of another look at the informal sector. In I. Hillenkamp, F. Lapeyre & A. Lemaître (Eds.), *Securing Livelihoods, Informal Economy Practices and Institutions.* Oxford: Oxford University Press.

Peemans, J.-P. (2000). Développement, identités culturelles, villes et territoires : quelques aspects nord-sud. Paper presented at the Développement territorial et mutations culturelles, Louvian-la-Neuve.

Petiteau, J.-Y., & Pasquier, E. (2008). La méthode des itinéraires : récits et parcours. In M. Grosjean & J.-P. Thibaud (Eds.), *L'espace urbain en méthodes* (pp. 63-77). Marseille : Parenthèses.

Pousin, F. (2005). Figures de la ville et construction des savoirs : architecture, urbanisme, géographie. Paris: CNRS.

Quillien, J. (2006). [Saisir l'insaisissable. Dans le sillage de Christopher Alexander].

Raisson, V. (2010). 2033 Atlas des Futurs du Monde. Paris : Editions Robert Laffont.

Ravéreau, A. (1989). La Kasbah d'Alger, et le site créa la ville. Paris : Sindbad.

Rémy, J. (1992). La vie quotidienne et les transactions sociales : perspectives micro ou macrosociologiques. In M. Blanc (Ed.), P*our une sociologie de la transaction sociale* (pp. 83-111). Paris : L'Harmattan.

Renard, V. (2013). Les terrains, la propriété et la question fonciers. In T. Paquot (Ed.), *Repenser l'urbanisme* (pp. 39-52). Gollion : Infolio.

Ricœur, P. (1991a). Temps et récit. L'intrigue et le récit historique (Vol. 1). Paris : Seuil.

Ricœur, P. (1991 b). Temps et récit. La configuration dans le récit de fiction (Vol. 2). Paris : Sueil.

Ricœur, P. (1991c). Temps et récit. Le temps raconté (Vol. 3). Paris : Seuil.

Roger, A. (1997). Court traité du paysage. Paris: Gallimard.

Roger, A. (2011). Nus et paysages. Essai sur la fonction de l›art : Editions Aubier.

Rogers, R. (1999). Towards an urban renaissance. Final report of the urban task force. Londres

Roncayolo, M. (2002). Lecture de villes. Formes et temps. Paris : Parenthèses.

Safar-Zitoun, M. (2002). Alger, ville confisquée par l'état. Paper presented at the Alger lumière sur la ville, Alger.

Salat, S. (2011). Les villes et les formes. Sur l'urbanisme durable : CSTB.

Sansot, P. (1973, 2004). La Poétique de la ville. Paris: Petite Bibliothèque Payot.

Secchi, B. (2006). Première leçon d'urbanisme. Marseille : Parenthèses.

Secchi, B. (2009). La ville du vingtième siècle. Paris : Recherches.

Secchi, B., & Viganò, P. (2009). Antwerp, territory of a new modernity. Amsterdam : Sun Publishers.

Secchi, B., & Viganò, P. (2011). La Ville poreuse : Un projet pour le grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto : MetisPresses.

Semmoud, N. (2000). Les Stratégies d'appropriation de l'espace à Alger. Paris : L'Harmattan.

Semmoud, N. (2005). Le Champ aveugle des acteurs institutionnels de l'Algérois, le cas de l'Habitat illicite. In J. Brot & J. Poirot (Eds.), *Urbanisation, Gouvernance et Développement Durable*. Nancy.

Sénécal, G., Herjean, P., & Cloutier, G. (2006). Le quartier comme espace transactionnel. Montréat : INRS-Urbanisation, Culture et Société et Centre Léa-Roback sur les inégalités sociales et santé de Montréal.

Sgroi-Dufresne, M. (1986). Alger 1830-1984 : Stratégie et enjeux urbains. Paris : L'Harmattan.

Sieverts, T. (2004). Une lecture de la Zwischenstadt. Marseille: Parenthèses.

Six, J.-F. (1990). Le temps des médiateurs. Paris : Éditions le Seuil.

Terzakou, G. (2011). La négociation de transports publics urbains sûrs : entre énoncés, politique locale et organisation. In P. Hamman (Ed.), *Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*. Rennes : Presses universitaires de Rennes.

Thibaud, J.-P. (2008). La méthode des parcours commentés. In M. Grosjean & J.-P. Thibaud (Eds.), L'espace urbain en méthodes (pp. 79-99). Marseille : Parenthèses.

Toubin, M., Lhomme, S., Diab, Y., Serre, D., & Lagnier, R. (2012). La Résilience urbaine : un nouveau concept opérationnel vecteur de durabilité urbaine? Développement durable et territoires, 3(1).

Tranda-Pittion, M. (2011). Complexité et urbanisme, Pratiques urbanistiques et régulations de la production de la ville ordinaire. (Phd), UCL, Louvain-la-Neuve. (3/2011)

Valaskakis, K. (1975). Prospective, rétrospective et perspective : un essai de modélisation du temps. L'actualité économique, 51(2), 209-228.

Viala, L. (2005). Contre le déterminisme de la forme urbaine, une approche totale de la forme de la ville. Espaces et sociétés, 3(122), 99-114.

Viganò, P. (Ed.). (2012). Les territoires de l'urbanisme. Le projet comme producteur de connaissance. Paris : MétisPresses.

Villeneuve, P., Trudelle, C., Pelletier, M., & Theriault, M. (2009). Les conflits urbains : une approche analytique. Environnement urbain, 3, 1-8.

Voyé, L. (1996). Le citadin. In F. M.Woitrin (Ed.), Vivre la ville ? Regards croisés sur les lieux de vie et de travail Bruylant (pp. 103-122). Paris: L'Harmattan.

Wallerstein, I. (2009). Comprendre le monde. Introduction à l'analyse des systèmes-monde. Paris : La Découverte.

TABLES DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 01 : carte d'Alger de 1858 de J. Hugh Johnson de l'institut géographique de Stanford. *Source: libre accès sur wikipédia.com* 28
Figure 02 : carte du réseau routier de la Mitidja. *Source: élaboration de l'auteur.* 30
Figure 03 : carte des grands espaces ouverts et agricoles de la wilaya d'Alger. *Source: élaboration de l'auteur.* 33
Figure 04 : évolution de l'urbanisation et de la population d'Alger. *Source: élaboration de l'auteur.* 36
Figures 05 : capture d'images satellite de différents tissus urbains que l'on retrouve à Alger. *Source: Google earth, © 2014 Digitalglobe.* 38
Figure 06 : carte du bâti et du réseau routier de la wilaya d'Alger 40
Figure 07 : carte du réseau de transport en commun d'Alger - hors bus 40
Source: élaboration de l'auteur. 40
Figure 08 : lignes de métro et extensions prévues. 43
Source: entreprise du métro d'Alger. 43
Figure 09 : carte des centralités métropolitaines d'Alger. *Source: Mezoued 2010.* 44
Figure 10 : réseau de transport et intermodalité autour du tramway. *Source : élaboration de l'auteur.* 45
Figure 11 : séquence élémentaire de l'action d'après Claude de Brémond. 51
Source : schémas repris par l'auteur d'après Brémond, 1973 et Ricœur, 1991. 51
Figure 12 : le récit urbanistique. *Source : Mezoued, 2013.* 53
Figure 13 : la structure du récit urbain. *Source : Mezoued, 2013.* 58
Figure 14 : identification des évènements dans la structure du récit et dans l'ordre chronologique. *Source : élaboration de l'auteur.* 59
Figure 15 : mise en évidence des liens entre les éléments de la structure. *Source : Mezoued, 2013.* 59
Figure 16 : l'épaisseur du présent dans l'axe du temps ou le « présent duratif ». *Source : Mezoued, 2013.* 60
Figure 17 : table des acteurs, de leurs rôles et de leurs échelles d'action. *Source : élaboration de l'auteur.* 61
Figure 18 : schématisation des éléments du récit du présent avec les connexions manquantes. *Source : Mezoued, 2013.* 61
Figure 19 : table des acteurs et des rôles possibles des acteurs des récits du futur. *Source : élaboration de l'auteur.* 63
Figure 20 : les conditions de la séquence élémentaire. 64
Source : Mezoued, 2013. 64
Figure 21 : les différentes strates du territoire. *Source : www.esri.com* 69
Figure 22 : concept de l'îlot ouvert. Schéma d'implantation des bâtiments d'habitation, par Robert Auzelle. *Source : Lucan, 2012.* 71
Figure 23 : géométrie fractale. Zoom à deux échelles différentes du motif répétitif. *Source : figures générées avec le programme libre Scale pour Mac.* 77
Figure 24 : table des acteurs du récit urbain algérois postindépendance. *Source : élaboration de l'auteur.* 87
Figure 25 : croquis du plan Hanning pour Alger, le Sahel et la Mitidja. *Sources : Deluz, 1988.* 90
Figure 26 : plan du COMEDOR de 1976 pour le même périmètre. Sources : Deluz, 1988. 90
Figure 27 : les nouveaux centres pour la capitale réalisés en partie par Oscars Niemeyer. *Sources : Driss 2005.* 100
Figure 28 : Les scénarios d'extension du PUD vers le sud-ouest. *Source : Driss 2005.* 101

Figure 29 : les centralités de l'hypercentre d'Alger d'après le PUD. *Source : Driss 2005.* 101
Figure 30 : les cinq pôles de développement du GPU. *Source : Driss 2005.* 104
Figure 31 : le macromaillage proposé dans le cadre du plan stratégique Alger 2030.
Sources : Vies-de-Villes, *hors séries n° 3, 2012.* 106
Figure 32 : le cadre de cohérence et les six plans à mettre en œuvre.
Source : Vies-de-Villes, hors séries n° 3, 2012. 107
Figure 33 : schématisation des trois récits possibles autour du tramway, à l'échelle de la ville.
Source : élaboration de l'auteur. 131
Figure 34 : schématisation des deux possibilités d'interaction du tramway avec les formes urbaines à l'échelle locale. *Source : élaboration de l'auteur.* 131
Figure 35 : la forme visuelle de Boston. *Source : Lynch, 1969.* 133
Figure 36 : les différents cadrages d'analyse aux différentes échelles.
Source : élaboration de l'auteur. 141
Figure 37 : éléments sémantiques de l'analyse séquentielle d'après Ivor Dewolf. 144
Source: Panerai et al., 2002. 144
Figure 38 : analyse séquentielle de déplacement en voiture. *Source : Lynch & Appleyard, 1963 145*
Figure 39 : les trois éléments constituant le tissu urbain. *Source : Philipe Panerai et al., 2009.* 149
Figure 40 : les formes du bâti. *Source : élaboration de l'auteur.* 150
Figure 41 : tracé du premier tronçon de la ligne mise en service.
Source : élaboration de l'auteur. 159
Figure 42 : les différents scénarios de la première ligne. *Source : élaboration de l'auteur.* 160
Figure 43 : extensions de la ligne projetées et en cours de réalisation.
Source : élaboration de l'auteur. 162
Figure 43 : extension proposée par le plan stratégique Alger 2029.
Source : élaboration de l'auteur. 162
Figure 45 : schémas représentant des alternatives à la double voie du tramway.
Source : élaboration de l'auteur. 163
Figure 46 : les séquences de la promenade le long du tramway.
Source : élaboration de l'auteur. 170
Figure 47 : coupes transversales au niveau de chaque séquence.
Source : élaboration de l'auteur 175
Figure 48 : les bords immédiats du tramway.
Source : orthophotoplan GIM ©, Worldview-2, le 20.02.2013. 178
Figure 49 : Les différents types de bords.
Source : photographies de l'auteur, 2012 + orthophotoplan GIM ©, Worldview-2, le 20.02.2013. 179
Figure 50 : potentiel foncier de la grande échelle. *Source : élaboration de l'auteur.* 183
Figure 51 : zones d'intervention du plan stratégique, dans le cadre de l'aménagement de la baie d'Alger. *Source : élaboration de l'auteur, à partir des informations disponibles dans le hors série n° 3 de la revue* Vies de Villes. 186
Figure 52 : projet du futur parlement algérien. *Source : http://www.archdaily.com.* 193
Figure 53 : exemple de fragmentation : carte du bâti du quartier Mokhtar Zerhouni à l'échelle du cadrage de 1000 m X 1000 m. *Source : élaboration de l'auteur.* 204
Figures 54 : images satellites des dix cadrages de 500 m de côté, sans la voirie.
Source : élaboration de l'auteur à partir de l'orthophotoplan GIM ©, Worldview-2, le 20.02.2013. 210
Figure 55 : tissus de Hussein Dey et Bab Ezzouar CUB1. Échelle des cadrages : 500 m de côté.
Source : élaboration de l'auteur. 211
Figure 46 : images satellites des espaces publics des dix cadrages de 500 m.
Source : élaboration de l'auteur à partir de l'orthophotoplan GIM ©, Worldview-2, le 20.02.2013. 214
Figures 57 : axonométries des 27 cadrages de 150 m de côté.
Source : élaboration de l'auteur. 219
Figure 58 : axonométrie d'un îlot du centre de Bordj El Kiffan. Évolution de l'îlot avant et après le tramway avec la densification des parcelles. *Source : élaboration de l'auteur.* 226

Figure 59 : esquisse de l'aménagement de la baie au niveau de Hussein Dey.
Source : photographie d'un plan d'étude de Arte Charpentier, prise par l'auteur. 228
Figure 60 : le réseau routier actuel de Hussein Dey et le réseau routier avec le projet d'aménagement de la baie.*Source : élaboration de l'auteur.* 228
Figure 61 : le réseau routier actuel au niveau des abattoirs et le réseau routier avec ouverture des abattoirs. *Source : élaboration de l'auteur.* 228
Figure 62 : flux générés autour de Boushaki. *Source : élaboration de l'auteur.* 230
Figure 63 : transformation de la place centrale de Bordj El Kiffan avec l'arrivée du tramway.
Source : élaboration de l'auteur. 231
Figure 64 : schématisation de la transaction et de la médiation.
Source : élaboration de l'auteur. 257
Figure 65 : polarités des médiations dans le processus de projet. *Source : Denef, 2011.* 261
Figure 66 : déplacement du projet de la sphère politique vers les deux autres sphères.
Source : élaboration de l'auteur. 262
Figure 67 : les différents niveaux de transaction qui gravitent autour de l'espace public en tant qu'objet transactionnel. *Source : élaboration de l'auteur.* 264
Figure 68 : déroulement de la médiation dans le présent duratif de la prospective du présent.
Source : élaboration de l'auteur. 269
Figure 69 : exemple de la cartographie produite pour les sept éléments du territoire. Quartier du Ruisseau. *Source : élaboration de l'auteur avec la collaboration de Lucie Desmedt.* 278
Figure 70 : tableau synthétique des cinq configurations pour chaque type d'élément.
Source : élaboration de l'auteur. 281
Figure 71 : les cinq configurations spatiales des parcours et repères.
Source : élaboration de l'auteur. 283
Figure 72 : les cinq configurations spatiales des nœuds et centralités.
Source : élaboration de l'auteur. 283
Figure 73 : les cinq configurations spatiales des limites. *Source : élaboration de l'auteur.* 284
Figure 74 : les cinq configurations spatiales des sous-quartiers. *Source : élaboration de l'auteur.* 285
Figure 75 : les cinq configurations spatiales de la mobilité. *Source : élaboration de l'auteur.* 286
Figure 76 : les cinq configurations spatiales de l'espace public. *Source : élaboration de l'auteur.* 287
Figure 77 : les cinq configurations spatiales des équipements. *Source : élaboration de l'auteur.* 287
Figure 78 : schéma de l'implication des acteurs et de leurs processus au processus de réalisation du tramway. *Source : élaboration de l'auteur.* 295
Figure 79 : charte des espaces publics et de l'enfouissement des réseaux.
Source : Plan stratégique, hors série numéro 3 de la revue Vies de Villes. 301
Figure 80 : proposition de projet pour le cas de Hussein Dey. *Source : élaboration de l'auteur.* 303
Figure 81 : proposition de projet pour Boushaki /Bab Ezzouar le pont.
Source : élaboration de l'auteur. 304
Figure 82 : centre de quartier proposé par la commune de Bab Ezzouar.
Source : archives de la commune de Bab Ezzouar. 306
Figure 83 : proposition de projet pour le cas de SORECAL /Bab Ezzouar CUB.
Source : élaboration de l'auteur. 307
Figure 84 : proposition de projet pour le cas de Bordj el Kiffan centre.
Source : élaboration de l'auteur. 308
Figure 85 : croisement des orientations des projets avec les préoccupations des acteurs.
Source : élaboration de l'auteur. 319
Figure 86 : schématisation du périmètre de projet.
Source : élaboration de l'auteur. 325
Figure 87 : passage de l'esp. public comme résidu des esp.privés à la fabrication d'un sol urbain.
Source : élaboration de l'auteur. 330
Figure 88 : cadastre foncier des espaces de projet de Hussein Dey.
Source : élaboration de l'auteur. 332
Figure 89 : schémas d'émergence des projets. *Source : élaboration de l'auteur.* 345

PHOTOGRAPHIES

Photo 01: photographie aérienne du centre historique d'Alger.
Source : photographie de Kais Djilali 2008, propriété de Halim Faïdi. 26
Photo 02 : photographie aérienne de la basse Mitidja dans la wilaya d'Alger.
Source : photographie de Kais Djilali 2008, propriété de Halim Faïdi. 32
Photo 03 : photographie aérienne de l'embouchure de Oued El Harrach.
Source : photographie de Kais Djilali 2008, propriété de Halim Faïdi. 34
Photo 04 : stationnement des bus étudiants près de l'École polytechnique d'architecture et d'urbanisme. *Source : phototographie de l'auteur, 2010.* 43
Photo 05 : prise de vue d'un îlot du quartier Masséna, à Paris.
Source : photo de l'auteur, 2011. 72
Photo 06 : photographie aérienne de la cité du 8 mai 1945 (SORECAL).
Source : photographie de Kais Djilali 2008, propriété de Halim Faïdi. 92
Photo 07 : complexe de Riadh el Fath. *Source : photographie de l'auteur, 2014.* 94
Photo 08 : photographie du d'une opération de logement de l'AADL à Babezzouar.
Source : photographie de l'auteur, 2012. 96
Photo 09 : voûtes du front de mer réaménagées par le GPU.
Source : photographie de l'auteur, 2007. 104
Photo 10 : photographie aérienne de l'urbanisme spontané à proximité du cimetière El Alia.
Source : photographie de Kais Djilali 2008, propriété de Halim Faïdi. 116
Photo 11 : rue de Baba Hassen. *Source : photographie de l'auteur, 2014.* 118
Photo 12 : le boulevard de Sidi Yahia et la franchise Nike.
Source : photographie de l'auteur, 2012. 120
Photo 13 : le centre commercial de Bab Ezzouar. *Source : photographie de l'auteur.* 122
Photo 14 : carte postale de l'ancien tramway d'Alger. Photo prise au niveau du centre historique près de la grande mosquée et de la Place des Martyrs. 156
Source : http : //fr. wikipedia. org/wiki/Chemins_de_fer_sur_routes_d'Algérie 156
Photo 15 : trottoir le long de l'avenue Tripoli. *Source : photographie de l'auteur, 2012.* 164
Photo 16 : banderoles de contestation au niveau du quartier de Ben Redhouane.
Source : photographie de l'auteur, 2012. 168
Photos 17 : vue de chaque séquence le long du parcours.
Source : photographies de l'auteur, 2012. 172
Photo 18 : place Famille Chamlal. *Source : photographie de l'auteur, 2012.* 176
Photo 19 : aménagement du Caroubier. *Source : photographie de l'auteur, 2012.* 176
Photo 20 : aménagement sous le pont de Cinq Maisons.
Source : photographie de l'auteur, 2012. 177
Photo 21 : aménagements du tramway de façade à façade au niveau des abattoirs.
Source : photographie de l'auteur, 2013. 181
Photo 22 : aménagement *Cité 5 juillet. Source : photographie de l'auteur, 2012.* 182
Photo 23 : placette *Tripoli Mosquée. Source : photographie de l'auteur, 2012.* 182
Photos 24 et 25 : Mokhtar Zerhouni. *Source : Photographie de l'auteur, 2012.* 213
Photo 26 : occupation de l'espace public à Mouhous. *Source : photographie de l'auteur, 2012.* 215
Photo 27 : fracture du tramway au niveau de Mokhtar Zerhouni.
Source : photographie de l'auteur, 2012. 216
Photo 28 : clôture de la cité du 8 mai 1945. *Source : photographie de l'auteur.* 217
Photo 29 : nationale 24 au niveau de Mouhous. *Source : photographie de l'auteur.* 217
Photo 30 : rez-de-chaussée des blocs en U de l'AADL.
Source : photographie de l'auteur, 2012. 221
Photo 31 : rez-de-chaussée des blocs en U de l'OPGI. *Source : photographie de l'auteur, 2012.* 221
Photo 32 : alignement des blocs de Belouizdad sur l'avenue de Belouizdad.
Source : photographie de l'auteur, 2012. 222

Photo 33 : vue entre les blocs de l'avenue Belouizdad de l'autre côté de l'avenue.
Source : photographie de l'auteur, 2012. 222
Photo 34 : groupes de personnes occupant l'espace public du trottoir au niveau de Hussein Dey.
Source : photographie de l'auteur, 2012. 225
Photo 35 : espace public de la cité du 8 mai 1945, occupé par les ordures et les parkings.
Source : photographie de l'auteur, 2012. 225
Photo 36 : développement commercial à l'intérieur du quartier Boushaki.
Source : photographie de l'auteur, 2012. 230
Photo 37 : vue sur l'espace public au niveau de la station *Tripoli mosquée*.
Source : photographie de l'auteur, 2012. 232
Photo 38 : aménagement des rues de Hussein Dey perpendiculairement au tramway.
Source : photographie de l'auteur, 2012. 233
Photo 39 : Ancienne gare ferroviaire de Bordj el Kiffan. *Source : photographie de l'auteur.* 309
Photos 40 : synthèse visuelle de quelques espaces publics.
Source : photographies de l'auteur, entre 2012 et 2014. 328

TABLEAUX

Tableau 01 : les trois catégories d'acteurs et les exemples du contexte algérien.
Source: inspiré de Villeneuve, Trudelle, Pelletier, et Theriault, 2009, et complété par l'auteur. 136
Tableau 02 : liste des entretiens réalisés auprès des institutions et des personnes ressources
Tableau 03 : liste des indicateurs, de leur méthode de calcul et de leurs usages.
Source: élaboration de l'auteur. 153
Tableau 04 : table des acteurs et de leurs rôles dans la réalisation du tramway.
Source : élaboration de l'auteur. 165
Tableau 05 : données de connectivité des huit quartiers et au niveau des cadrages de 1 km^2 et de 500mX500m. *Source : élaboration de l'auteur.* 207
Tableau 06 : croisement des données sur les formes urbaines avec les acteurs qui les ont produites. *Source : élaboration de l'auteur.* 224
Tableau 07 : synthèse des postures contemporaines de l'action urbanistique.
Source : Tranda-Pittion, 2011. 246
Tableau 08 : lien entre les attitudes face à l'avenir, le type de scénario et les stratégies.
Source : Godet, 2007. 249
Tableau 09 : l'adhérence du tramway d'Alger aux huit quartiers
Source: élaboration de l'auteur. 289
Tableau 10 : table des acteurs et des rôles possibles dans les premiers Ateliers Tramway. 339
Tableau 11 : table des acteurs et des rôles possibles dans les seconds Ateliers Tramway. 341
Tableau 12 : table des acteurs et des rôles possibles dans les troisièmes Ateliers Tramway. 343
Tableau 13 : thématiques à aborder lors des ateliers. 348
Tableau 14 : matériaux disponibles ou non nécessaires au début des ateliers. 349
Tableau 15 : méthodes et outils à utiliser et à mettre en place pour chaque type d'atelier. 349
Tableau 16 : les conditions de mise en œuvre du projet d'espace public comme médiation. 351

ANNEXES

1. Analyses des cadrages de 500 m X 500 m

1.A.1



Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	0.31
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.46**
Surfaces bâties *(B)*	30.51 %
Surface des terrains bâtis *(S2)*	66.64 %
Surfaces agricoles	0 %
Potentiel foncier	23.61 %
Emprise des infrastructures de mobilité	21.46 %
tramway	1.86 %
réseau routier principal	10.77 %
réseau local+parkings	8.82 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	12
Connectivité de la trame viaire	280
Nombre entités formes/type d'acteurs	3

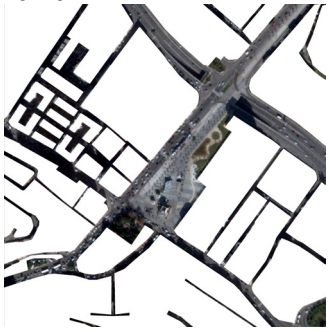


1000 m

image sat. hors voiries

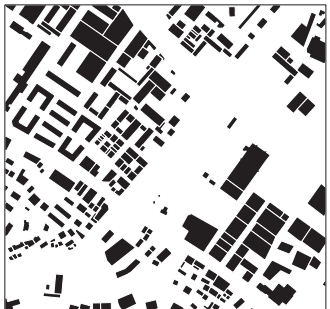


espace public 500 m





bâti



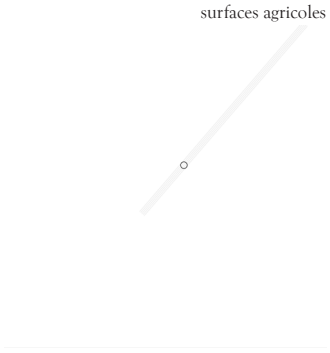
voiries



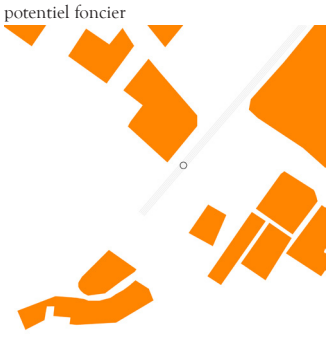
parcellaire



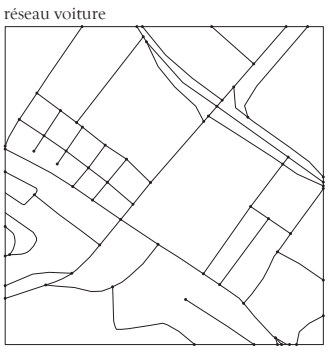
surfaces agricoles



potentiel foncier



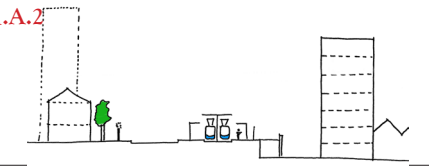
réseau voiture





1000 m

1.A.2

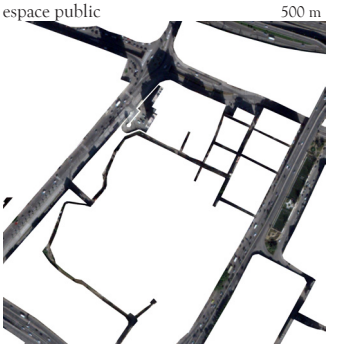


Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	0.38
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.54**
Surfaces bâties *(B)*	37.82 %
Surface des terrains bâtis *(S2)*	69.95 %
Surfaces agricoles	0 %
Potentiel foncier	40.33 %
Emprise des infrastructures de mobilité	22.50 %
tramway	2.20 %
réseau routier principal	11.24 %
réseau local+parkings	6.21 %
train	2.86 %
Nombre cyclomatique	4
Connectivité de la trame viaire	244
Nombre entités formes/type d'acteurs	2

image sat. hors voiries



espace public

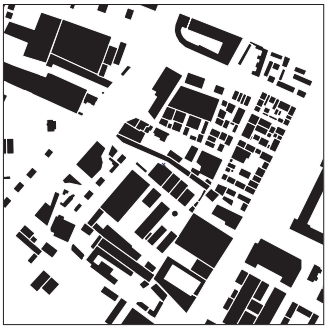


500 m

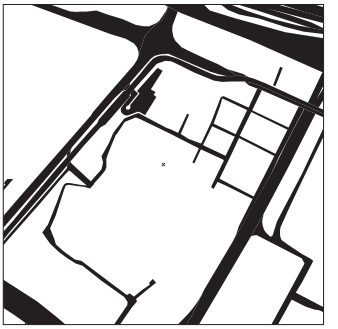


N36° 44.9718', E3° 12.3746' /Mezoued/19.09.12

bâti



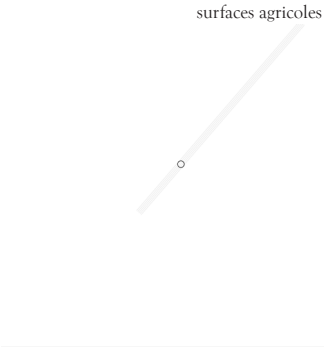
voiries



parcellaire



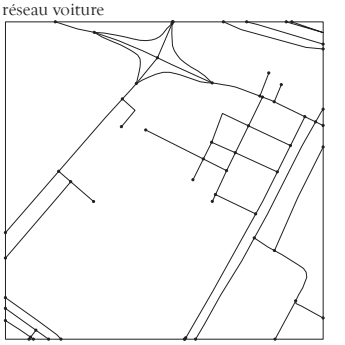
surfaces agricoles



potentiel foncier

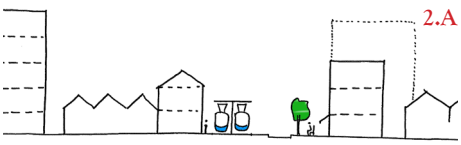


réseau voiture





1000 m



2.A

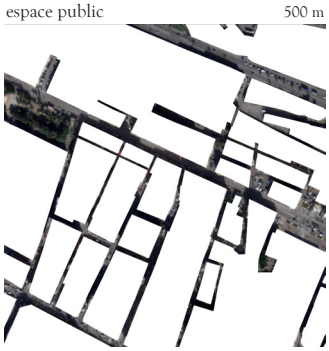
Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	0.35
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.58**
Surfaces bâties *(B)*	34.86 %
Surface des terrains bâtis *(S2)*	60.19 %
Surfaces agricoles	0 %
Potentiel foncier	33.22 %
Emprise des infrastructures de mobilité	28.38 %
tramway	2.01 %
réseau routier principal	3.43 %
réseau local+parkings	12.18 %
train	10.76 %
Nombre cyclomatique	11
Connextivité de la trame viaire	2
Nombre entités formes/type d'acteurs	2

image sat. hors voiries



espace public

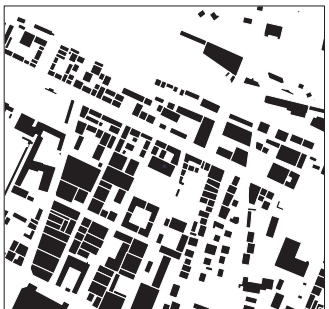
500 m





N36° 44.9718', E3° 12.3746' /Mezoued/19.09.12

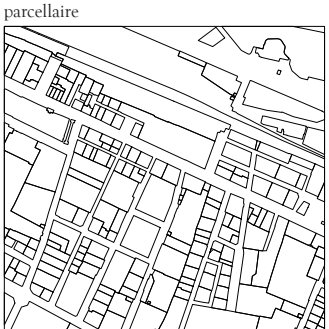
bâti



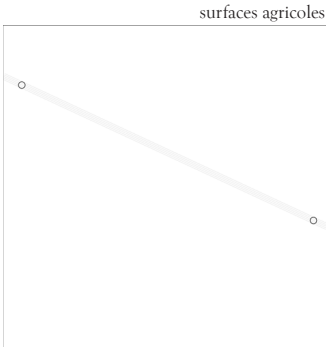
voiries



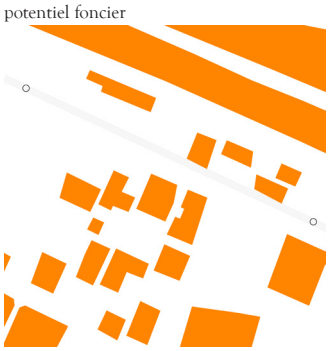
parcellaire



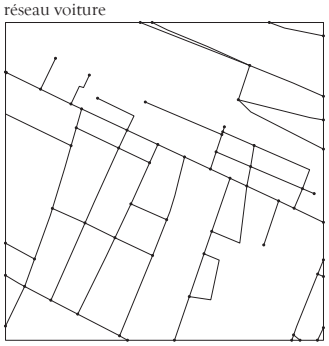
surfaces agricoles



potentiel foncier



réseau voiture





1000 m

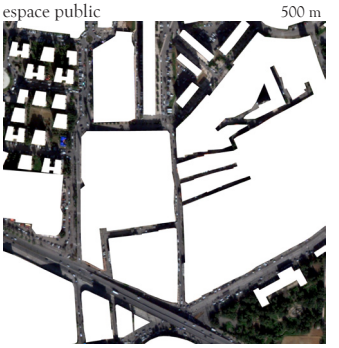


Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	0.26
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.41**
Surfaces bâties *(B)*	25.78 %
Surface des terrains bâtis (S2)	62.68 %
Surfaces agricoles	0 %
Potentiel foncier	21.39 %
Emprise des infrastructures de mobilité	19.95 %
tramway	1.95 %
réseau routier principal	4.91 %
réseau local+parkings	13.09 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	5
Connectivité de la trame viaire	212
Nombre entités formes/type d'acteurs	7

image sat. hors voiries



espace public



500 m

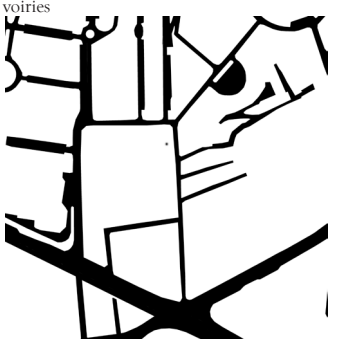


N36° 45.0652', E3° 12.3877'/Mezoued/19.09.12

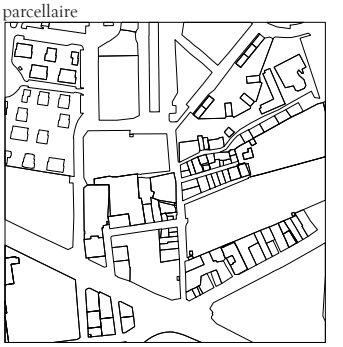
bâti



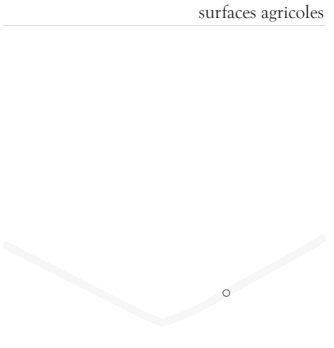
voiries



parcellaire



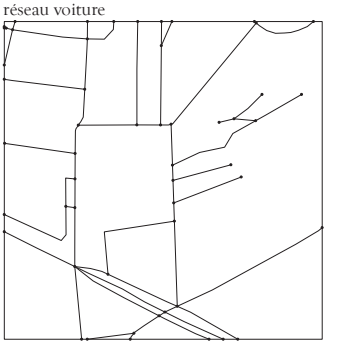
surfaces agricoles



potentiel foncier



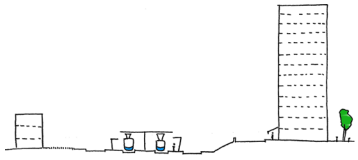
réseau voiture





1000 m

4.A



Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	0.15
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.29**
Surfaces bâties *(B)*	14.85 %
Surface des terrains bâtis *(S2)*	50.86 %
Surfaces agricoles	0 %
Potentiel foncier	13.80 %
Emprise des infrastructures de mobilité	35.11 %
tramway	2.16 %
réseau routier principal	7.97 %
réseau local+parkings	24.98 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	11
Connectivité de la trame viaire	284
Nombre entités formes/type d'acteurs	4

image sat. hors voiries



espace public

500 m





N36° 44.8906', E3° 12.3613'/Mezoued/19.09.12

bâti



voiries

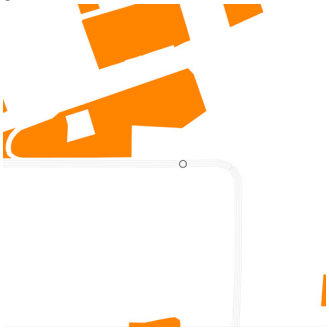




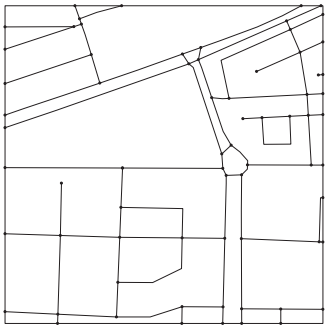
Mezoued/19.09.12

surfaces agricoles

potentiel foncier



réseau voiture





1000 m

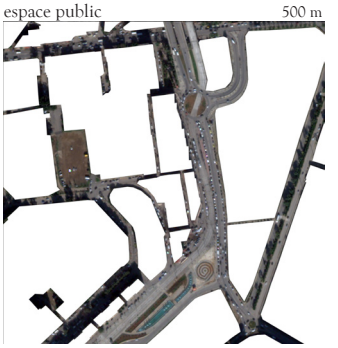


Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	0.17
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.44**
Surfaces bâties *(B)*	16.69 %
Surface des terrains bâtis *(S2)*	37.51 %
Surfaces agricoles	14.84 %
Potentiel foncier	30.06 %
Emprise des infrastructures de mobilité	20.42 %
tramway	2.4 %
réseau routier principal	10.21 %
réseau local+parkings	7.82 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	6
Connectivité de la trame viaire	180
Nombre entités formes/type d'acteurs	4

image sat. hors voiries



espace public



500 m

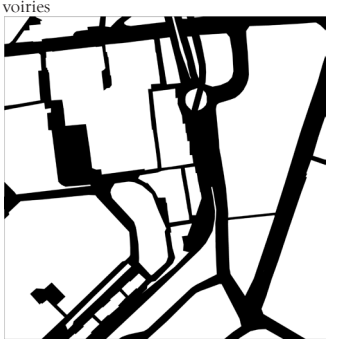


N36° 44.9718', E3° 12.3746'/Mezoued/19.09.12

bâti



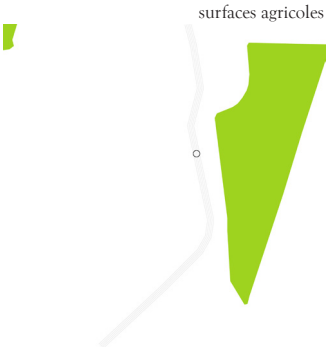
voiries



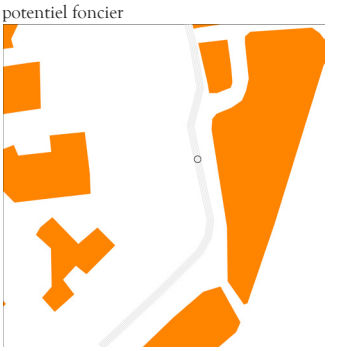


N36° 45.0652', E3° 12.3877'/Mezoued/19.09.12

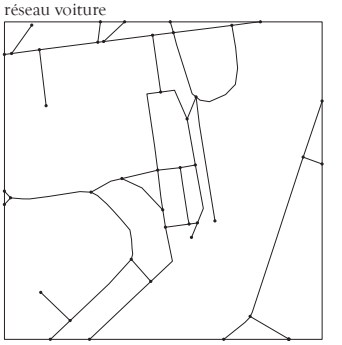
surfaces agricoles

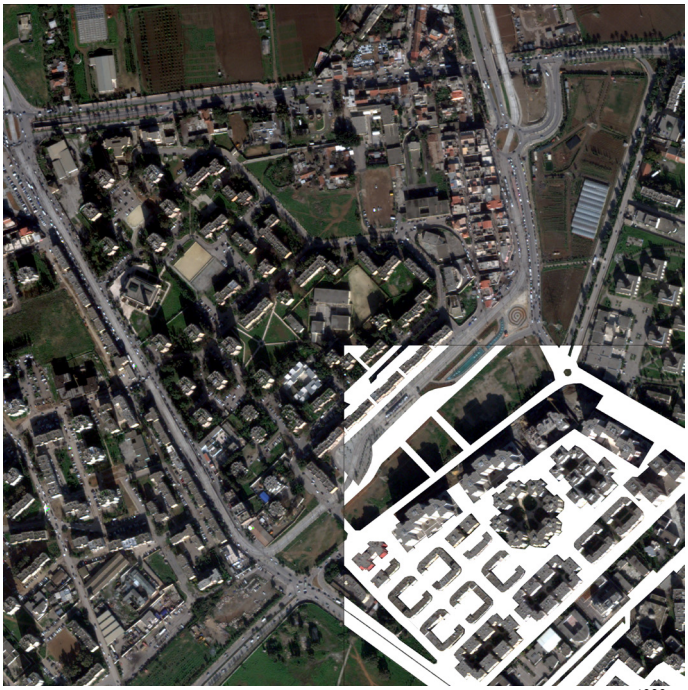


potentiel foncier

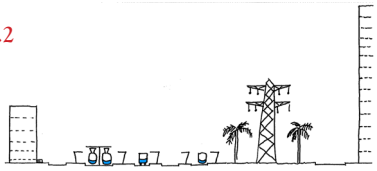


réseau voiture





5.A.2



Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	0.19
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.41**
Surfaces bâties *(B)*	19.14 %
Surface des terrains bâtis *(S2)*	46.73 %
Surfaces agricoles	0 %
Potentiel foncier	11.93 %
Emprise des infrastructures de mobilité	22.32 %
tramway	1.28 %
réseau routier principal	5.68 %
réseau local+parkings	15.37 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	1
Connectivité de la trame viaire	192
Nombre entités formes/type d'acteurs	2

image sat. hors voiries

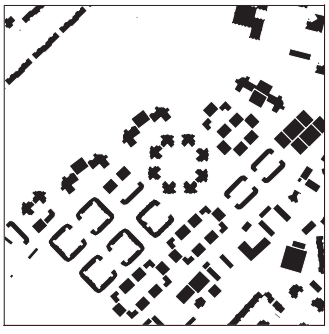


espace public

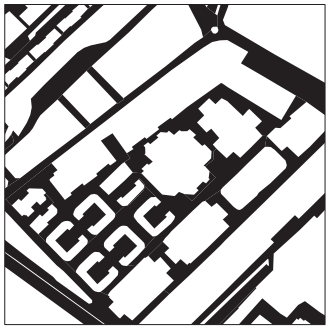




bâti

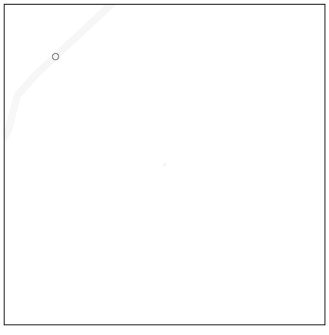


voiries

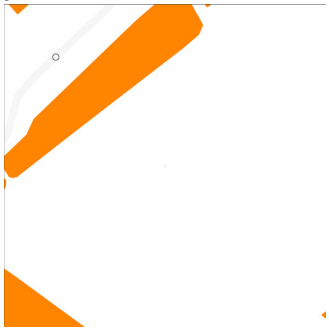




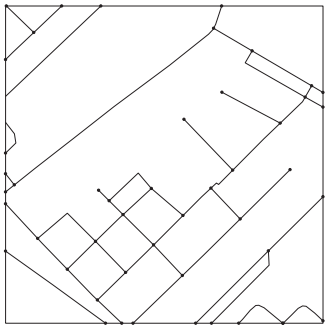
surfaces agricoles



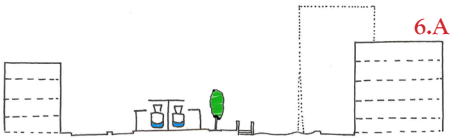
potentiel foncier



réseau voiture





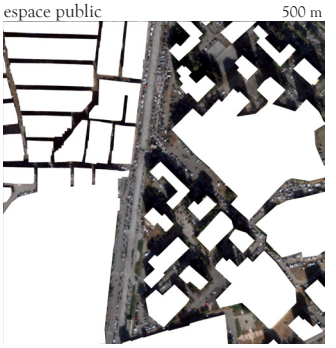


Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	0.28
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.56**
Surfaces bâties *(B)*	28.19 %
Surface des terrains bâtis *(S2)*	50.59 %
Surfaces agricoles	0 %
Potentiel foncier	13.72 %
Emprise des infrastructures de mobilité	30.74 %
tramway	1.66 %
réseau routier principal	2.75 %
réseau local+parkings	26.32 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	9
Connectivité de la trame viaire	320
Nombre entités formes/type d'acteurs	2

image sat. hors voiries



espace public





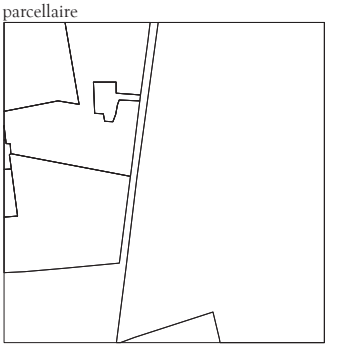
bâti



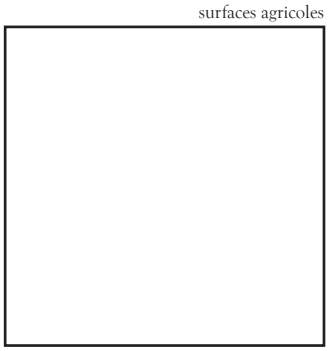
voiries



parcellaire



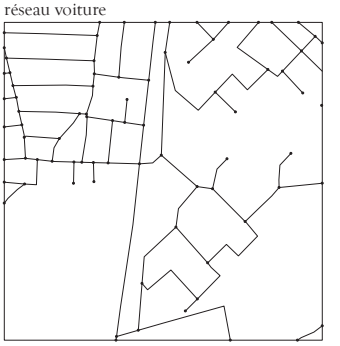
surfaces agricoles



potentiel foncier



réseau voiture





1000 m



Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	0.31
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.54**
Surfaces bâties *(B)*	30.71 %
Surface des terrains bâtis (S2)	57.28 %
Surfaces agricoles	11.90 %
Potentiel foncier	15.33 %
Emprise des infrastructures de mobilité	17.33 %
tramway	2.49 %
réseau routier principal	3.56 %
réseau local+parkings	11.28 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	12
Connectivité de la trame viaire	240
Nombre entités formes/type d'acteurs	2

image sat. hors voiries



espace public

500 m

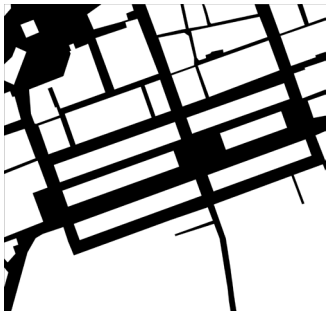




bâti

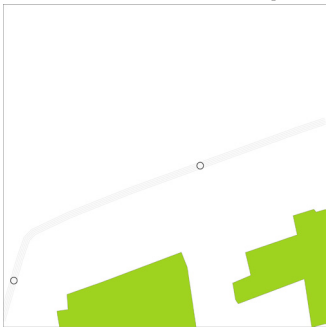


voiries





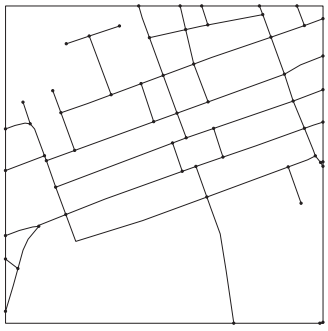
surfaces agricoles



potentiel foncier



réseau voiture







Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	0.25
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.48**
Surfaces bâties *(B)*	24.54 %
Surface des terrains bâtis *(S2)*	50.93 %
Surfaces agricoles	24.83 %
Potentiel foncier	27.71 %
Emprise des infrastructures de mobilité	28.26 %
tramway	12.79 %
réseau routier principal	3.51 %
réseau local+parkings	11.97 %
train	0 %
Nombre cyclomatique	8
Connectivité de la trame viaire	252
Nombre entités formes/type d'acteurs	2

image sat. hors voiries

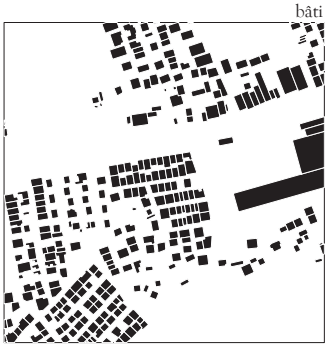


espace public





bâti

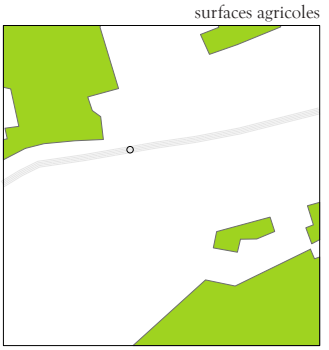


voiries

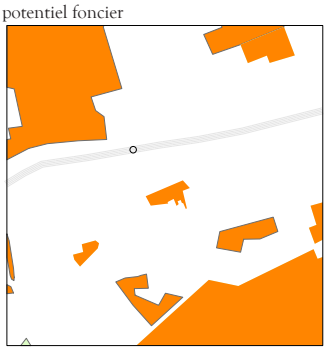




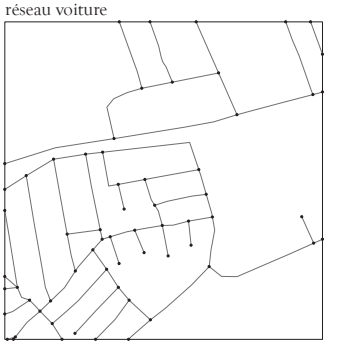
surfaces agricoles



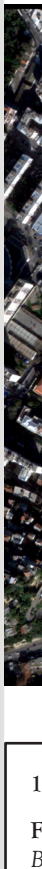
potentiel foncier



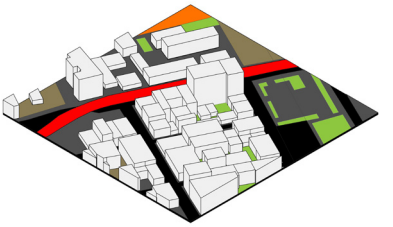
réseau voiture



2. Analyses des cadrages de 150mX150m

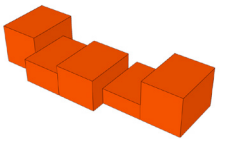






Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.35**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.68**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**0.94**
Densité bâtie nette (P/S2)	**1.60**
Surfaces bâties *(B)*	34.88 %
Surface des terrains bâtis (S2)	51.21 %
Emprise des infrastructures de mobilité	31.42 %
tramway	4.89 %
réseau routier principal	13.26 %
réseau local+parkings	11.48 %
train	1.79 %

1.Îlots Tripoli



Forme du bâti (quoi)
Blocs mitoyens de hauteurs différentes.
Entre r et r+6.

Caractéristiques du tissu
Îlots fermés compacts. Tissu colonial fait de blocs mitoyens qui ont été densifiés avec le temps. Les intérieurs d'ilots sont très étroits et parfois même inexistants, car densifiés par des rajouts.

Acteurs (qui)
Acteurs populaires individuels et promoteurs privés.

Mode de production (comment)
Le tissu s'est transformé progressivement pendant la colonisation et continue actuellement. Les maisons d'origine villageoise se sont transformées en immeubles à appartements réalisés par des promoteurs privés.

Quand
Pendant la colonisation et après.

Usages
Les blocs sont principalement destinés aux logements. Nous y retrouvons néanmoins divers commerces aux rez-de-chaussée : épiceries, taxiphones, banques, etc. Nous y retrouvons également des professions libérales et des hôtels. Quelques hangars de stockage subsistent encore, ainsi que quelques maisonnettes individuelles avec jardin.
Il y a enfin une mosquée alignée aux blocs existants.

Evolution
Ce tissu a évolué à travers le temps par la densification de son bâti. Il est passé d'une forme de village avec des petites maisonnettes à un tissu urbain fait de blocs mitoyens et d'immeubles à appartements. La maîtrise foncière de petite parcelles a, semble-t-il, contribué à faciliter cette mutation. Chaque parcelle se transforme indépendamment des autres tout en les entraînant.
Le cadrage n'a pas fini sa mutation et continue à se densifier progressivement. Il y a de fortes chances que ses transformations accélèrent avec l'arrivé du tramway, qui crée une plus-value avec la requalification de l'espace public.



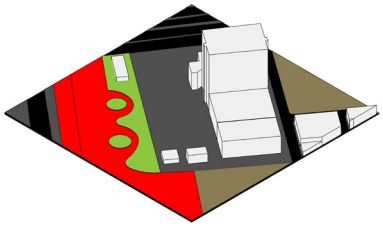


N36°44.8972', E3°12.4330'/Mezoued/19.09.12



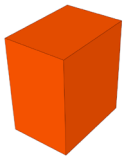
N36°44.9588', E3°12.4307'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.18**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.35**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**0.97**
Densité bâtie nette (P/S2)	**1.85**
Surfaces bâties *(B)*	18.20 %
Surface des terrains bâtis (S2)	52.45 %
Emprise des infrastructures de mobilité	18.62 %
tramway	4.61 %
réseau routier principal	9.52 %
réseau local+parkings	4.49 %
train	0 %

2.Cour d'Alger



Forme du bâti (quoi)

Bloc isolé

Entre r+1 et r+12.

Caractéristiques du tissu

Le tissu est fait de grandes parcelles de terrains entourées de clôtures. Elles sont occupées par des blocs isolés. Dans le cas de la Cour, l'espace public est démesuré et le bloc ne crée aucun alignement.

Acteurs (qui)

Acteurs public (Ministère de la justice)

Mode de production (comment)

Transformation du tissu industriel par la démolition et l'expropriation des bâtiments existants. Le chantier du métro et le POS ont accéléré cette transformation. Le terrain a été attribué au Ministère de la justice qui y a construit la Cour d'Alger.

Quand

Chantier de la Cour a commencé en 2000 et s'est terminé en 2007.

Usages

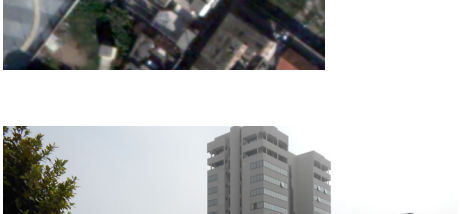
Cour de justice d'Alger

Résilience

Le bloc de la Cour de justice est un objet massif destiné à abriter une seule fonction. La lourdeur du projet et les années de chantier, ainsi que le verrouillage administratif et la lenteur de décision pour un tel projet, laissent croire qu'il serait difficile d'envisager une évolution de la fonction ou du bâti lui-même.

L'espace autour de la Cour est par contre assez large pour laisser imaginer une densification ou un alignement à la voirie.



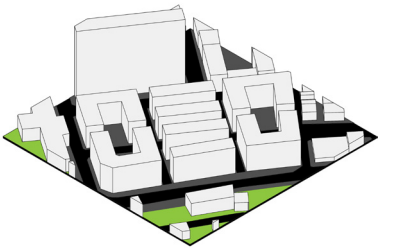


N36°44.8972', E3°12.4330'/Mezoued/19.09.12



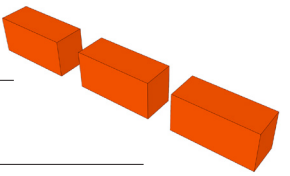
N36°44.9588', E3°12.4307'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.38**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.67**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**2.17**
Densité bâtie nette (P/S2)	**3.87**
Surfaces bâties *(B)*	37.72 %
Surface des terrains bâtis (S2)	55.96 %
Emprise des infrastructures de mobilité	28.87 %
tramway	0 %
réseau routier principal	4.54 %
réseau local+parkings	24.44 %
train	0 %

3.Blocs Belouizdad



Forme du bâti (quoi)

Blocs alignés

Entre r+1 et r+6.

Caractéristiques du tissu

Le tissu est composés de petits îlots formés par le regroupement de deux blocs en barre ou par un seul bloc en U. Il sont alignés à la rue Belouizdad. L'espace intérieur est occupé par des parkings ou des petites placettes.

Acteurs (qui)

Acteurs privés (promoteurs) et acteurs publics (colonisation)

Mode de production (comment)

Quand

Durant la période coloniale

Usages

Les blocs ont usage d'habitation. Les rez-de-chaussée des blocs du côté de la rue Belouizdad sont occupés par des commerces divers.

Evolution

Les blocs de Belouizdad résistent plus ou moins bien au passage du temps. Leur alignement au boulevard leur permet une intégration au tissu tout en préservant une certaine intimité. L'espace intérieur n'est par contre pas très bien entretenu et aménagé.



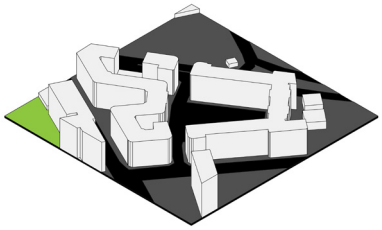


N36° 44.8972', E3° 12.4330'/Mezoued/19.09.12



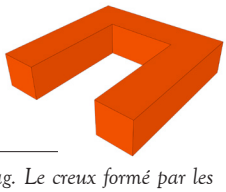
N36° 44.8972', E3° 12.4330'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.25**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.38**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**1.44**
Densité bâtie nette (P/S2)	**2.17**
Surfaces bâties *(B)*	25.38 %
Surface des terrains bâtis (S2)	66.22 %
Emprise des infrastructures de mobilité	30.95 %
tramway	0 %
réseau routier principal	10.30 %
réseau local+parkings	20.65 %
train	0 %

4.Cité Rabah Assla



Forme du bâti (quoi)

Blocs en U.

Entre r et r+7.

Caractéristiques du tissu

Îlots ouverts, formés par des blocs U ou en zigzag. Le creux formé par les U est occupé par du parking ou des petites placettes ou jardins. Les blocs créent un alignement sur les rues.

Acteurs (qui)

Acteurs publics et promoteurs

Mode de production (comment)

Quand

Vers les années 1930.

Usages

Principalement à usage d'habitation. Les rez-de-chaussée sur les bords de rue sont réservés au commerce, notamment sur le Boulevard Fernane Hanafi.

Evolution

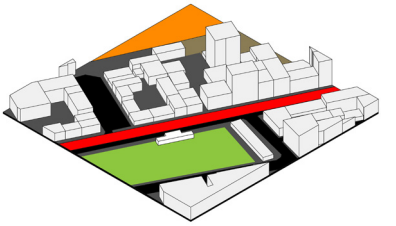
Les blocs ont résisté au temps et aux mutations alentours. L'espace créé par le creux des U a changé d'usage avec le temps, s'adaptant à l'automobile pour se transformer en parkings pour certains. L'espace est assez grand pour imaginer d'autres types de configuration.





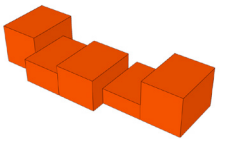
N36°44.8972', E3°12.4330'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.33**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.67**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**0.90**
Densité bâtie nette (P/S2)	**1.86**
Surfaces bâties *(B)*	32.56 %
Surface des terrains bâtis (S2)	48.41 %
Emprise des infrastructures de mobilité	25.13 %
tramway	6.24 %
réseau routier principal	9.91 %
réseau local+parkings	2.75 %
train	6.24 %

5.Place Tripoli



Forme du bâti (quoi)
Blocs mitoyens de hauteurs différentes.
Entre r et r+7.

Caractéristiques du tissu
Îlots fermés compacts ou aérés. Les blocs mitoyens sont alignés à la voirie. Des espaces publics larges sont présents, dont la place Tripoli.

Acteurs (qui)
Acteurs populaires/acteurs publics/promoteurs

Mode de production (comment)
Transformation du tissu colonial existant, composé de maisons villageoises individuelles et d'immeubles à appartements de faible hauteur, ainsi que de hangars. Les îlots les plus larges sont parfois densifiés de l'intérieur par des extensions ou des rajouts. Le plus souvent, ce sont les maisonnettes qui sont densifiées par leur propriétaire ou les nouveaux acquéreurs.

Quand
Pendant la colonisation, puis s'intensifie à l'indépendance et particulièrement avec le nouveau POS.

Usages
Nous retrouvons divers utilisations des lieux. Il y a du logement, mais également des bureaux, des commerces, des administrations et quelques ateliers d'artisans. L'espace public est utilisé de différentes manières. La place Tripoli sert de « salle d'attente » pour les administrations, mais aussi de lieu de détente et d'espace de vente liés à la plastification des documents administratifs.

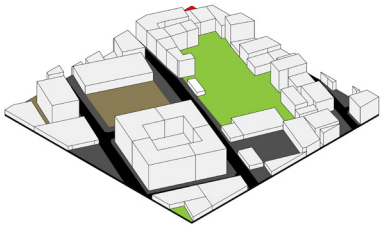
Evolution
Le type de tissu qu'offre le centre de Hussein Dey est propice à l'évolution et à l'adaptation aux besoins. Le quartier s'est densifié progressivement et les activités ont changé. La maîtrise du foncier par des acteurs synthétiques permet un changement rapide.





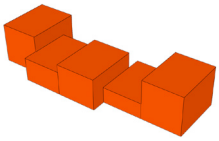






Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.45**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.58**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**1.26**
Densité bâtie nette (P/S2)	**1.60**
Surfaces bâties *(B)*	45.34 %
Surface des terrains bâtis (S2)	78.31 %
Emprise des infrastructures de mobilité	12.57 %
tramway	0.38 %
réseau routier principal	0.46 %
réseau local+parkings	11.73 %
train	0 %

5.Mairie de Hussein Dey



Forme du bâti (quoi)

Blocs mitoyens de hauteurs différentes.
Entre r et r+5.

Caractéristiques du tissu

Îlots fermés compacts ou aérés. Les blocs mitoyens sont alignés à la voirie. Des terrains libres sont encore disponibles en intérieur d'îlot. Il existe quelques espaces publics en intérieur d'îlot dont le marché qui est sous la mairie.

Acteurs (qui)

Acteurs populaires/acteurs publics/promoteurs

Mode de production (comment)

Transformation du tissu colonial existant, composé de maisons villageoises individuelles et d'immeubles à appartements de faible hauteur. L'îlot le plus large est occupé par un terrain vague, en propriété privée. Le blocs central de notre cadrage est un îlot carré occupé dans toute sa surface par un bloc dans lequel nous retrouvons plusieurs fonctions : mairie, logements, marché couvert et commerces divers.

Quand

La plupart des blocs sont construits avant l'indépendance. La salle de sport et quelques blocs sont construits après 1962.

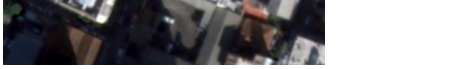
Usages

Le cadrage est un exemple de mixité d'activités. Différents usages s'y retrouvent non seulement entre les îlots, mais également à l'intérieur de certains blocs eux-mêmes, dont celui de la mairie.

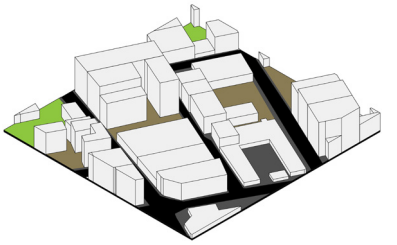
Résilience

La densification progressive de certaines parcelles montre la possibilité d'adaptation liée à ce type de tissu. Egalement, le rajout d'équipement important de type salle de sport montre qu'il peut absorber des installations de différentes tailles et de différentes fonctions.
Aussi, la disponibilité de terrain à l'intérieur de l'îlot Mohammed Loubi (nom de la rue) montre le potentiel de densification et d'aménagement encore présent.



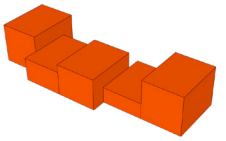






Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.50**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.67**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**1.82**
Densité bâtie nette (P/S2)	**2.45**
Surfaces bâties *(B)*	50.07 %
Surface des terrains bâtis (S2)	74.31 %
Emprise des infrastructures de mobilité	19.33 %
tramway	0 %
réseau routier principal	0 %
réseau local+parkings	19.33 %
train	0 %

6.Îlot Mouloud Belhouichat



Forme du bâti (quoi)

Blocs mitoyens de hauteurs différentes.
Entre r et r+7.

Caractéristiques du tissu

Îlots fermés compacts. Tissu colonial en pleine transformation par la densification (démolition/construction). Certaines constructions occupent l'épaisseur de l'îlot.

Acteurs (qui)

Acteurs populaires/acteurs publics/promoteurs.

Mode de production (comment)

Le tissu est d'origine coloniale. Il est en pleine densification, suivant les orientations du POS. Des hangars sont rachetés par des promoteurs privés pour y réaliser des hôtels sur la surface totale des terrains. Les permis sont accordés en fonction des hauteurs déterminées par le POS.

Quand

La densification a pris de l'ampleur depuis une dizaine d'années. Vers la fin des années 1990.

Usages

*Nous retrouvons plusieurs immeubles à appartements et un nombre important de commerces. Une école et quelques hangars. La densification récente apporte de nouvelles fonctions par la construction d'hôtels. Nous en retrouvons trois sur le simple cadrage 150m*150m. Le POS vise à intégrer Hussein Dey dans l'hypercentre d'Alger et à y développer le tourisme avec des hôtels de moyenne gamme.*

Evolution

Encore une fois, la configuration du parcellaire et des îlots, ainsi que la présence d'acteurs synthétiques, permettent de faire évoluer le quartier avec le temps et de s'adapter relativement vite aux besoins. Cela nécessite une complicité administrative qui accorde les permis et qui ait une vision du développement du quartier.



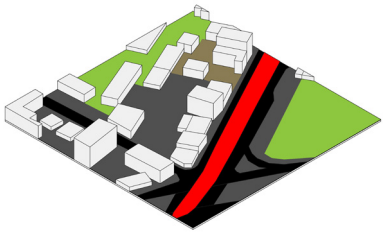


N36°44.9588', E3°12.4307'/Mezoued/19.09.12



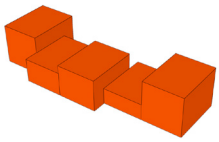
N36°44.8972', E3°12.4330'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.20**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.39**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**0.48**
Densité bâtie nette (P/S2)	**0.87**
Surfaces bâties *(B)*	20.36 %
Surface des terrains bâtis (S2)	52.27 %
Emprise des infrastructures de mobilité	25.75 %
tramway	7.31 %
réseau routier principal	14.94 %
réseau local+parkings	3.5 %
train	0 %

8.Cinq Maisons



Forme du bâti (quoi)

Blocs mitoyens de hauteurs différentes.
Entre r et r+4.

Caractéristiques du tissu

« Méga » îlot fermé. Les bords sont construits par un tissu de blocs mitoyens ou légèrement séparés faisant front de rue. L'intérieur aéré est occupé par des hangars ou terrains vides.

Acteurs (qui)

Acteurs populaires individuels et/ou acteur public

Mode de production (comment)

Les maisons se situant le long de la nationale 24 sont des maisonnettes d'origine coloniale. Elle ont été densifiées par des extensions ou par la démolition/reconstruction au milieux des années 1990. Beaucoup d'acteurs ont construit sans permis et sont actuellement en processus de régularisation.

Quand

Densification vers 1995.

Usages

Plusieurs usages se croisent dans ce cadrage : principalement du logements, mais aussi beaucoup de commerce. Ce dernier est spécialisé dans la restauration, et plus particulièrement en rôtisseries de poulets. Nous retrouvons également des mécaniciens, une salle des fêtes et des épiceries.
Il y a également quelques bâtiments publics qui abritent des bureaux et sièges d'entreprises nationales.

Evolution

À l'origine destinées à l'habitation, ces maisons se sont adaptées au fil du temps aux besoins de leurs occupants et de l'environnement. Les parcelles se sont densifiées grâce à la maîtrise du foncier par des acteurs uniques. Ces derniers ont exploité ou loué les locaux de leur RDC pour vendre pendant plusieurs années des poulets rôtis, profitant de la proximité des universités et du passage de la N24. L'arrivée du tramway, la réduction de la largeur des trottoirs, la suppression des stationnements et la réduction du flux ont « tué » cette activité commerciale. Après le chantier, le commerce éprouve des difficultés à reprendre, et commence à changer de type pour s'adapter aux nouveaux besoins.



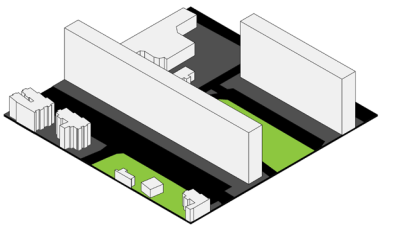


N36° 44.8972', E3° 12.4330'/Mezoued/19.09.12



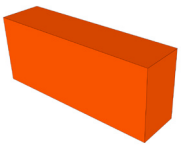
N36° 44.8972', E3° 12.4330'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.20**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.43**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**1.67**
Densité bâtie nette (P/S2)	**3.53**
Surfaces bâties *(B)*	20.36 %
Surface des terrains bâtis (S2)	47.32 %
Emprise des infrastructures de mobilité	30.29 %
tramway	0 %
réseau routier principal	0 %
réseau local+parkings	30.29 %
train	0 %

9.Les Dunes



Forme du bâti (quoi)

Blocs mitoyens de hauteurs différentes.
Entre r+1 et r+6.

Caractéristiques du tissu

Les deux barres de logements sont disposées dans un vaste terrain occupé par la voirie. Certains vides ont été comblés par quelques équipements entourés de clôtures.

Acteurs (qui)

Acteurs publics (colonisation)

Mode de production (comment)

Les barres ont été produite dans le cadre du plan de Constantine, qui visait à loger la population « musulmane » durant la colonisation. Ce sont des opérations centralisées, produites par les pouvoirs publics de l'époque.

Quand

Commencé avant 1962 et finalisés à l'indépendance.

Usages

Les deux barres des Dunes sont dédiées uniquement au logement. Elles abritent 840 appartements de deux à cinq pièces. Quelques caves ont été transformées en commerces. Entre les barres ont été installés des équipements publics de type écoles, marchés et centre culturel.

Evolution

Au niveau des usages, il n'y a eu aucune modification des barres des Dunes. Par contre, l'espace libre extérieur a été occupé par des équipements publics en fonction des besoins. Ils occupent des terrains entourés de clôtures et ne participent pas à la cohérence du tissu.



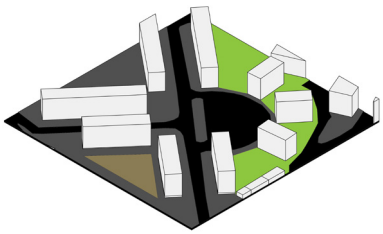


N36° 44.8972', E3° 12.4330'/Mezoued/19.09.12



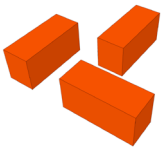
N36° 44.9588', E3° 12.4307'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.17**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.26**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**0.83**
Densité bâtie nette (P/S2)	**1.25**
Surfaces bâties *(B)*	17.36 %
Surface des terrains bâtis (S2)	66.42 %
Emprise des infrastructures de mobilité	22.04 %
tramway	0 %
réseau routier principal	0 %
réseau local+parkings	22.04 %
train	0 %

10.Cité Ghazal Amar



Forme du bâti (quoi)

Blocs linéaires regroupés.

R+4

Caractéristiques du tissu

Espace libre sur lequel sont regroupés des blocs linéaire, autour d'un point central. Les espaces entres les blocs sont soit minéral et publics soit végétales et entourés de grillages.

Acteurs (qui)

Acteur public (OPGI Dar-el-baïda)

Mode de production (comment)

Promotion immobilière publique menée par l'Office de Promotion et de Gestion Immobilière de Dar-el-Baïda.

Quand

À la fin des années 1980.

Usages

Les blocs de la cité Ghazal Amar sont à usage d'habitation. Seul quelques rez-de-chaussés de blocs situés sur les voies importantes, sont occupés par des commerces de proximité.

L'espace entre les blocs est soit un espace public minéral, ou des parkings. Soit un espace boisé, mais protégé par des grillages entourant quelques blocs.

Nous retrouvons quelques terrains de sports également entre les blocs.

Evolution

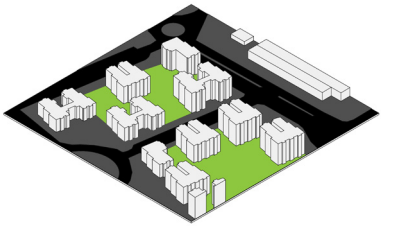
La cité est relativement bien entretenue et s'est préservée avec le temps. Les espaces extérieurs sont toutefois privatisés par l'encerclement de quelques blocs autours de grilles.





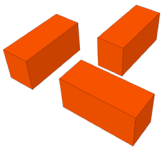






Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.19**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.33**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**0.79**
Densité bâtie nette (P/S2)	**1.31**
Surfaces bâties *(B)*	19.21 %
Surface des terrains bâtis (S2)	58.08 %
Emprise des infrastructures de mobilité	25.40 %
tramway	0 %
réseau routier principal	0 %
réseau local+parkings	25.40 %
train	0 %

11.OPGI 632 logements



Forme du bâti (quoi)

Blocs en U regroupés et alignés.
Entre r+3 et r+4.

Caractéristiques du tissu

Îlots ouverts. Les blocs sont regroupés dans un îlot délimité par la voirie. Ils sont alignés sur la voirie, mais sont espacés les uns des autres. Ils créent des espaces intérieurs publics.

Acteurs (qui)

Acteur public (OPGI Dar-el-Baïda)

Mode de production (comment)

Promotion immobilière publique menée par l'Office de Promotion et de Gestion Immobilière de Dar-el-Baïda.

Quand

À la fin des années 1980.

Usages

Les petits blocs sont à usage d'habitation. Les rez-de-chaussée sont à usages commerciaux ou destinés à des bureaux, dont une annexe de l'OPGI de Dar-el-Baïda.

L'entrée des logements se fait au niveau du creux central des blocs. Le pourtours est réservé au commerces. De ce fait, nous retrouvons des locaux commerciaux y compris à l'intérieur de l'îlot. Ils éprouvent des difficultés à se développer du fait du manque de passage.

Evolution

La présence de locaux commerciaux a permis de donner une certaine vie au quartier.

Les espace intérieurs, quant à eux, ne sont pas correctement entretenus. Ils sont, dans certains îlots, entièrement clôturés et privatisés. La commune de Mohammadia est actuellement en train de réaménager ces intérieurs d'îlot, en utilisant toutefois les mêmes types d'aménagements que les précédents, qui n'étaient pourtant pas durables. De plus, les habitants ne se les étaient pas appropriés.



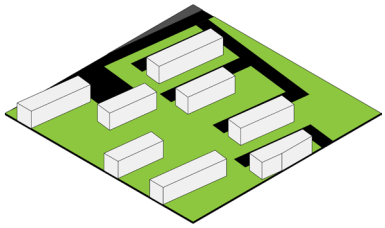


N36° 44.8972', E3° 12.4330'/Mezoued/19.09.12



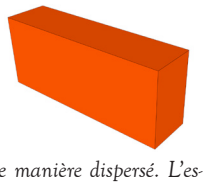
N36° 44.9588', E3° 12.4307'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.15**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.18**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**0.61**
Densité bâtie nette (P/S2)	**0.71**
Surfaces bâties *(B)*	15.36 %
Surface des terrains bâtis (S2)	86.21 %
Emprise des infrastructures de mobilité	18.84 %
tramway	0 %
réseau routier principal	0 %
réseau local+parkings	18.84 %
train	0 %

12.Dahlia



Forme du bâti (quoi)
Blocs linéaires dispersés
R+3.

Caractéristiques du tissu
Espace ouvert sur lequel sont disposés les blocs de manière dispersé. L'espace entre eux est fait de quelques parking et d'espaces verts.

Acteurs (qui)
Acteur public

Mode de production (comment)
Ces logements ont étés réalisé pour loger des cadres et des coopérant techniques dans un premier temps. Il ont étés réalisés par la.....

Quand
Pendant les années 1970.

Usages
La cité Dahlia est destinée uniquement au logements. Nous y retrouvons néanmoins quelques professions libérales.

Evolution
La cité est restée bien entretenue au file des ans. Les espaces extérieurs ont néanmoins été clôturés en entourant des groupes de deux à 4 barres. C'est un moyens de se protéger et de protéger les véhicules stationnés dans les parkings.



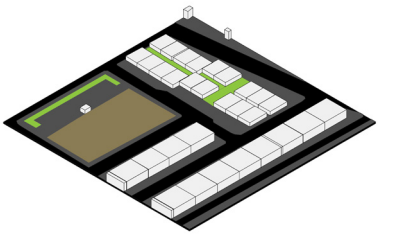


N36°44.8972', E3°12.4330'/Mezoued/19.09.12



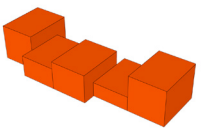
N36°44.8972', E3°12.4330'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.25**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.60**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**0.40**
Densité bâtie nette (P/S2)	**0.94**
Surfaces bâties *(B)*	25.5 %
Surface des terrains bâtis (S2)	42.77 %
Emprise des infrastructures de mobilité	24.49 %
tramway	0 %
réseau routier principal	0 %
réseau local+parkings	24.49 %
train	0 %

13.OPGI villas



Forme du bâti (quoi)
Blocs mitoyens de faible hauteur.
Maximum r+1.

Caractéristiques du tissu
Îlots compacts fermés, constitués d'un seul ou d'un double alignement de maisons mitoyennes sur un ou deux côtés. De très petits espaces privés séparent les maisons des murs de clôture.

Acteurs (qui)
Acteurs public (OPGI Dar-el-Baïda)

Mode de production (comment)
Promotion immobilière publique menée par l'Office de promotion et de gestion immobilière de Hussein-Dey. Les appartements étaient destinés dans un premier temps à de hauts cadres de la fonction publique, notamment à des députés.

Quand
À partir de 1995.

Usages
Les maisons sont occupées principalement par le logement et quelques professions libérales. Nous y retrouvons notamment une clinique. L'espace public, quant à lui, est aménagé en son centre par un petit jardin et un terrain de football.

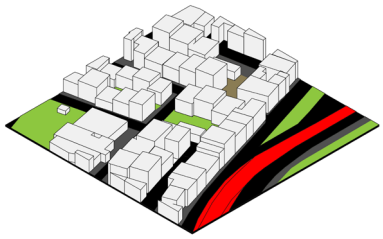
Evolution
Les maisonnettes fort similaires que l'OPGI a produites, se sont adaptées progressivement aux besoins par une série de modifications et d'extensions soit en hauteur, soit vers le mur de clôture.
Aussi, le bâtiment destiné au départ à l'habitat est transformé par certains propriétaires en clinique ou autre.





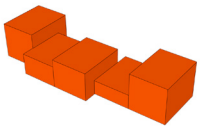






Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.40**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.78**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**1.31**
Densité bâtie nette (P/S2)	**2.59**
Surfaces bâties *(B)*	39.55 %
Surface des terrains bâtis (S2)	50.62 %
Emprise des infrastructures de mobilité	30.91 %
tramway	6.79 %
réseau routier principal	9.69 %
réseau local+parkings	14.43 %
train	0 %

14.Les Mandarines



Forme du bâti (quoi)

Blocs mitoyens de hauteurs différentes.
Entre r+1 et r+4.

Caractéristiques du tissu

Îlots fermés compacts. Tissu en continuelle densification par la construction de nouveaux blocs ou le rajout d'étages à ce qui existe. Les rues sont assez larges.

Acteurs (qui)

Acteurs populaires individuels.

Mode de production (comment)

Morcellement de terrains issus des réserves foncières communales. Certaines d'entre elles étaient sur les réserves foncières à vocation agricole. Les transactions se sont faites dans un premier temps avec la commune avant de passer de privé à privé.

Quand

Dès 1989 pour les terrains les plus proches du centre du village colonial des Pins Maritimes. Vers 1995 pour l'extension, dont le cadrage sur lequel nous travaillons.

Usages

Même si les blocs sont dans un premier temps réservés à l'habitation, ils font l'objet d'une mixité fonctionnelle intéressante. Nous y retrouvons donc du logement en villa ou en appartement, des commerces en tout genre, des dépôts, des activités artisanales (mécaniciens, ferronniers, etc) et de l'Horeca

Evoloution

Le quartier s'est très bien adapté aux besoins et à l'évolution de son environnement. Au début de sa construction, un commerce important de matériaux de construction s'est développé, avant de se spécialiser dans les faïences et salles de bain. Ensuite, avec l'arrivée des habitants et la densification de Mokhtar Zerhouni, d'autres activités se sont installées pour répondre aux nouveaux besoins.

La maîtrise du foncier et du bâti par des acteurs synthétiques et sur des surfaces réduites et maîtrisables, fait que le quartier s'adapte facilement aux changements et aux besoins.



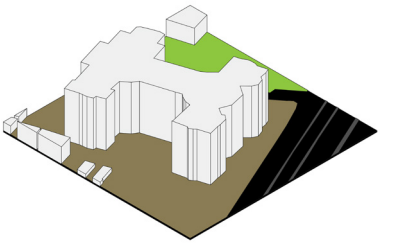


N36°44.8972', E3°12.4330'/Mezoued/19.09.12



N36°44.9588', E3°12.4307'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.24**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.31**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**2.55**
Densité bâtie nette (P/S2)	**3.22**
Surfaces bâties *(B)*	24.42 %
Surface des terrains bâtis (S2)	79.55 %
Emprise des infrastructures de mobilité	11.95 %
tramway	0 %
réseau routier principal	8.71 %
réseau local+parkings	3.23 %
train	0 %

15.Centre commercial



Forme du bâti (quoi)
Bloc isolé
Entre r+12

Caractéristiques du tissu
Parcelle de terrain clôturée avec un bloc disposé en son centre. Pas d'alignement au tissu existant. Le résidu du terrain est pour l'instant non aménagé.

Acteurs (qui)
Investisseur, promoteur privé.

Mode de production (comment)
Terrain acquis par un promoteur privé dont nous ignorons l'identité et le statut (individu ou groupement). Le chantier de ce « mastodonte » a duré plus de 7 ans et n'est toujours pas achevé.

Quand
Le chantier a débuté en 2007.

Usages
Le bloc est destiné à divers usages, dont : logements, bureaux et centre commercial.

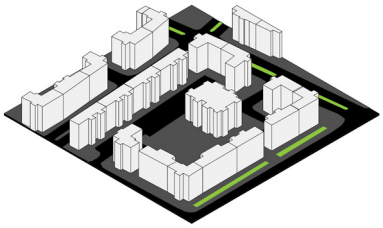
Evolution
Vue la lenteur de réalisation du projet et sa lourdeur, il est difficile d'imaginer qu'il puisse s'adapter à différentes circonstances. Le bloc est monolithique et massif et les fonctions proposés sont lourdes en aménagement et difficilement modifiables rapidement.





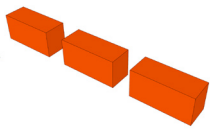
N36° 44.8972', E3° 12.4330'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.19**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.28**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**1.51**
Densité bâtie nette (P/S2)	**1.71**
Surfaces bâties *(B)*	19.16 %
Surface des terrains bâtis (S2)	67.27 %
Emprise des infrastructures de mobilité	37.07 %
tramway	0 %
réseau routier principal	0 %
réseau local+parkings	37.07 %
train	0 %

16. OPGI 600 logements



Forme du bâti (quoi)
Blocs alignés.
Entre r+1 et r+6.

Caractéristiques du tissu
L'alignement des blocs mitoyens ou non, crée une sorte de grand îlot ouvert. L'espace interieur est occupé par un autre bloc isolé, par des parkings et par un espace minéral.

Acteurs (qui)
Acteur public (OPGI Dar-el-Baïda)

Mode de production (comment)
Promotion immobilière publique menée par l'Office de promotion et de gestion immobilière (OPGI) de Dar-el-Baïda.

Quand
À partir de 2007.

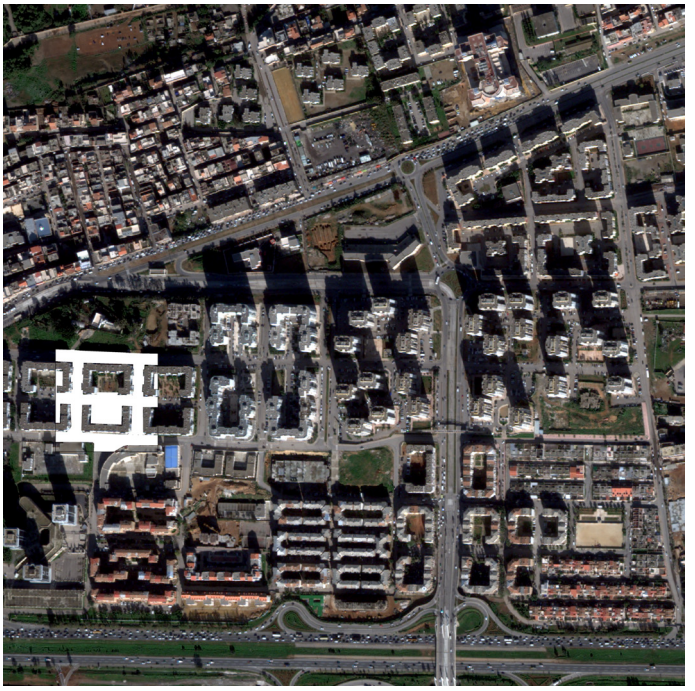
Usages
Les blocs sont entièrement réservés aux logements. Seuls les blocs alignés sur la voirie principale disposent de locaux commerciaux aux rez-de-chaussée.

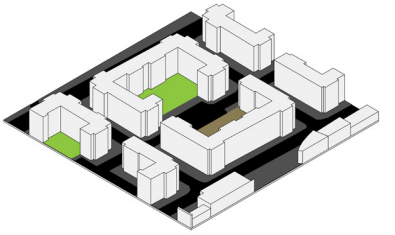
Evolution
Cette opération est encore nouvelle et les logements n'y sont pas encore occupés. Il est encore tôt pour évaluer la résilience de cette forme. Néanmoins, l'espace intérieur produit par l'alignement des blocs est assez large pour envisager l'évolution de ses fonctions. Des crèches, jardins et autres peuvent y trouver leur place.





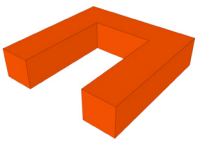






Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.27**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.44**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**1.48**
Densité bâtie nette (P/S2)	**2.42**
Surfaces bâties *(B)*	27.20 %
Surface des terrains bâtis (S2)	61.34 %
Emprise des infrastructures de mobilité	29.48 %
tramway	0 %
réseau routier principal	0 %
réseau local+parkings	29.48 %
train	0 %

17. OPGI 700 logements en U



Forme du bâti (quoi)
Blocs en U. R+5.

Caractéristiques du tissu
Îlots ouverts formés pars des blocs alignés formant des U. L'espace intérieur est aménagé de différentes manières : jardins, espace minéral, aire de jeux, etc.

Acteurs (qui)
Acteur public (OPGI Hussein Dey)

Mode de production (comment)
Promotion immobilière publique menée par l'Office de promotion et de gestion immobilière (OPGI) de Hussein-Dey

Quand
2006

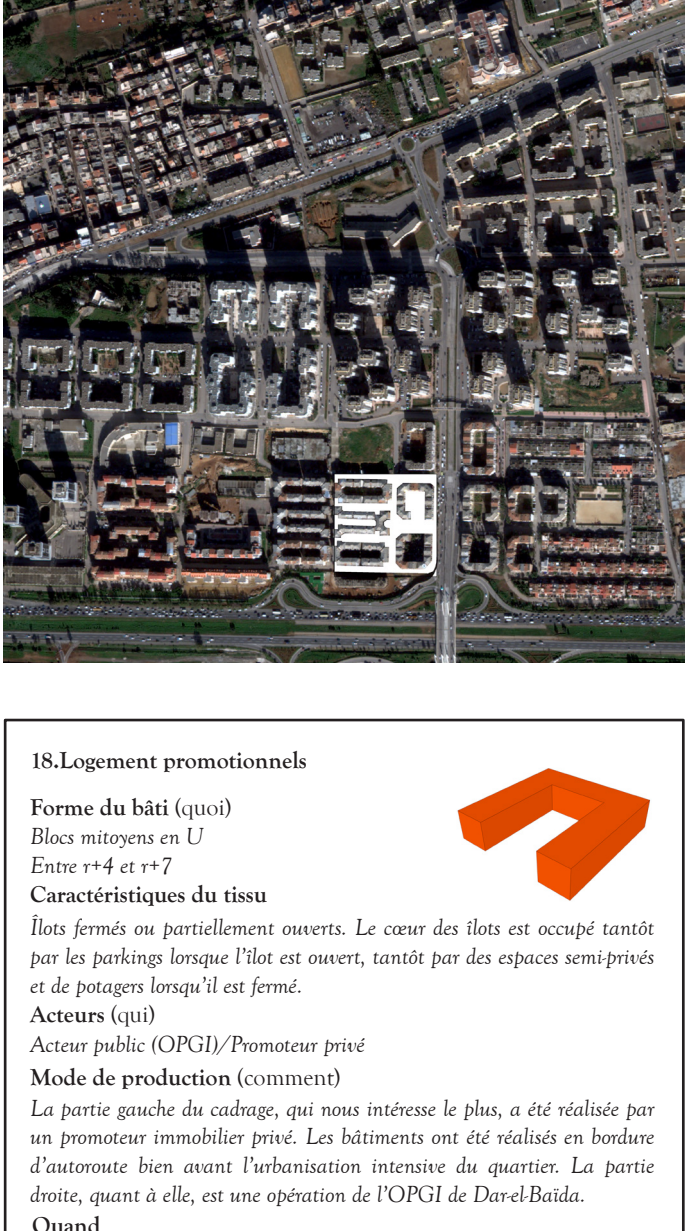
Usages
Les blocs sont principalement occupés par du logement. Les rez-de-chaussée, sur les côtés latéraux et sur la voirie principale, sont occupés par des locaux commerciaux. La voirie principale au nord est particulièrement bien fréquentée. Le commerce semble profiter du passage fréquent des automobilistes, cette rue étant un raccourci pour passer des Bananiers à Mokhtar Zerhouni en évitant les nœuds de circulation automobile.

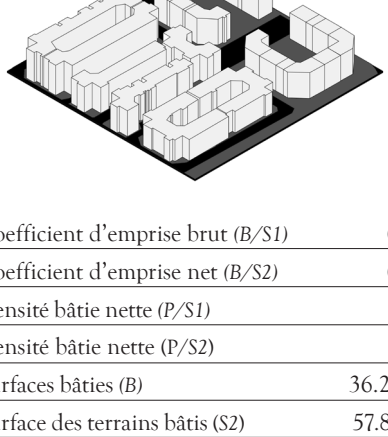
Evolution
L'espace central des U a vu plusieurs initiatives d'aménagement, notamment d'aires de jeux, mais aussi de petits jardins. Cet espace est propice à différents usages et types d'aménagement. Il est cependant géré par l'OPGI, et non par la commune comme le reste des espaces extérieurs. Ceci peut poser problème sur le plan des investissements, étant donné que l'OPGI est un organisme de promotion et donc de profit.
La forme en U a permis également l'alignement qui construit la rue au nord, et qui, avec la présence de larges trottoirs, s'est adapté progressivement à la demande et aux passages.











Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.36**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.63**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**2.18**
Densité bâtie nette (P/S2)	**3.76**
Surfaces bâties *(B)*	36.24 %
Surface des terrains bâtis (S2)	57.87 %
Emprise des infrastructures de mobilité	24.54 %
tramway	0 %
réseau routier principal	0 %
réseau local+parkings	24.54 %
train	0 %

18.Logement promotionnels

Forme du bâti (quoi)
Blocs mitoyens en U
Entre r+4 et r+7

Caractéristiques du tissu
Îlots fermés ou partiellement ouverts. Le cœur des îlots est occupé tantôt par les parkings lorsque l'îlot est ouvert, tantôt par des espaces semi-privés et de potagers lorsqu'il est fermé.

Acteurs (qui)
Acteur public (OPGI)/Promoteur privé

Mode de production (comment)
La partie gauche du cadrage, qui nous intéresse le plus, a été réalisée par un promoteur immobilier privé. Les bâtiments ont été réalisés en bordure d'autoroute bien avant l'urbanisation intensive du quartier. La partie droite, quant à elle, est une opération de l'OPGI de Dar-el-Baïda.

Quand
Vers les années 2000 pour les logements de promotion privée.

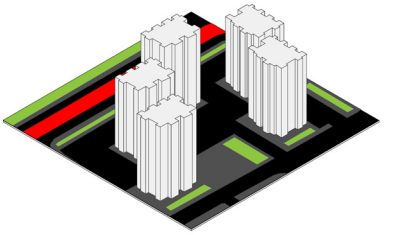
Usages
Les blocs sont principalement dédiés au logement. L'ensemble de la promotion comprends192 logements + 92 logements sociaux imposés par la commune. Quelques logements sont occupés par des professions libérales de type notaire ou avocat.

Evolution
Le quartier a très peu évolué depuis sa réalisation. Seuls quelques logements aux rez-de-chaussée ont occupé l'espace extérieur en se créant des petites terrasses, de jardins ou des parkings protégés. Ils ont fermés par des grilles l'espace public. Dans certains cas, c'est l'accès de tout l'immeuble qui est protégé par une grille créant un espace semi-privé.


N36°44.8972', E3°12.4330'/Mezoued/19.09.12

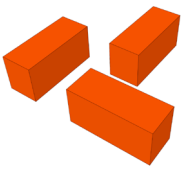
N36°44.8972', E3°12.4330'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.11**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.21**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**1.84**
Densité bâtie nette (P/S2)	**3.39**
Surfaces bâties *(B)*	11.36 %
Surface des terrains bâtis (S2)	54.36 %
Emprise des infrastructures de mobilité	48.93 %
tramway	7.36 %
réseau routier principal	0.93 %
réseau local+parkings	40.62 %
train	0 %

19.Tours AADL (1602 logements)



Forme du bâti (quoi)

Blocs regroupés en forme de tours.
Entre r+14 et r+16.

Caractéristiques du tissu

Espace libre sur lequel sont disposées plusieurs tours regroupées par 4 ou 5. Ces petits groupes sont séparés par la voirie principale. Entre les tours se trouvent des parkings ou petites places.

Acteurs (qui)

Acteurs public (AADL)

Mode de production (comment)

Produit par l'Agence nationale pour l'amélioration et le développement du logement (AADL), ces tours font partie du programme d'un million de logement du Président de la République. Elles sont construites sur un vaste terrain acquis auprès de la wilaya (source non vérifiée).

Quand

Le chantier commence vers 2003. Les logement commencent à être occupés en 2007.

Usages

Les tours sont à usage d'habitation uniquement. Quelques locaux commerciaux sont toutefois prévus aux rez-de-chaussée de ces tours. Ils sont orientés vers la voirie principale. L'usage de l'espace public est principalement réservé au parking. Quelques enclos d'espaces verts y sont aménagés, et un espace minéral qui sert la plupart du temps à jouer au football.

Evolution

La rigidité de ses formes et la dissolution de son espace public dans une sorte d'espace sans limite, donne très peu de possibilités d'évolution au quartier. Les espaces sont encore neufs et entretenus. Ils risquent toutefois de subir le même sort que la cité du 8 mai 1945 de Bab-Ezzouar si l'entretien n'est pas maintenu à long terme.

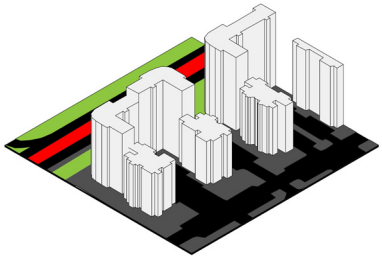
L'arrivée du tramway a créé des limites peu franchissables au quartier, mais a néanmoins défini les bords de l'espace public sur le pourtour de notre cadrage. Des franchissements ont été créés et des bords aménagés ont été fabriqués.





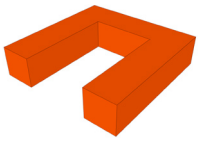






Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.14**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.32**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**1.91**
Densité bâtie nette (P/S2)	**4.36**
Surfaces bâties *(B)*	14.19 %
Surface des terrains bâtis (S2)	43.78 %
Emprise des infrastructures de mobilité	42.79 %
tramway	6.46 %
réseau routier principal	0 %
réseau local+parkings	36.32 %
train	0 %

20.AADL U (754 logements)



Forme du bâti (quoi)
Blocs mitoyens disposés en U.
Entre r+9 et r+16.

Caractéristiques du tissu
Sorte d'îlot ouvert, formé par la disposition de plusieurs blocs en U. Quatre U se font face. L'espace central du U est occupé par du parking.

Acteurs (qui)
Acteur public (AADL)

Mode de production (comment)
Produit par l'Agence nationale pour l'amélioration et le développement du logement (AADL), ces logements font partie du programme d'un million de logement du Président de la République. Ils sont construits sur un vaste terrain acquis auprès de la wilaya (source non vérifiée).

Quand
Finalisés entre 2007 et 2008.

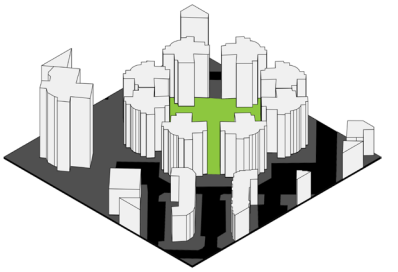
Usages
Les blocs sont à usage d'habitation uniquement. Quelques locaux sont disposés aux rez-de-chaussée, mais ne sont pas occupés.
L'espace public est dédié au parking. Seul un espace est réservé à une aire de jeux, dans le prolongement d'un des U.

Résilience
L'espace offert par la configuration en U semble présenter déjà plus de possibilités d'évolution et de transformation. L'espace central peut être aménagé et réservé à d'autres fonctions que le parking uniquement. Aussi, l'alignement produit par le U crée un front urbain formant des rues, sur lesquelles peuvent se greffer différents commerces.
Cependant, le statut du foncier, qui n'est pas clairement défini, rend difficile l'évolution spontanée et progressive.



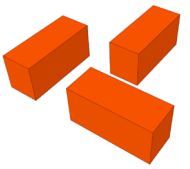






Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.26**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.39**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**2.49**
Densité bâtie nette (P/S2)	**3.81**
Surfaces bâties *(B)*	25.75 %
Surface des terrains bâtis (S2)	65.53 %
Emprise des infrastructures de mobilité	27.15 %
tramway	0 %
réseau routier principal	0 %
réseau local+parkings	27.15 %
train	0 %

21.EPLF



Forme du bâti (quoi)

Blocs regroupés

Entre r+1 et r+6

Caractéristiques du tissu

Îlots de tailles diverses, sans forme réellement définie. Ils sont le résultat de l'agglomération de plusieurs blocs. Les espaces intérieurs sont clôturés par des grilles et occupés par des jardins ou des parkings

Acteurs (qui)

Acteur public – Entreprise de promotion du logement familial de Bejaïa (EPLF)

Mode de production (comment)

Promotions sur terrains acquis auprès de la commune ou de la wilaya. Relogement d'une population de la Casbah, ayant introduit des demandes de logement auprès de la CNEP. D'autres ont étés déplacés d'habitats précaires par la wilaya.

Quand

2004

Usages

Les blocs choisis de l'EPLF sont entièrement à usage d'habitation. Aucune autre activité n'y est incluse.

Nous retrouvons certains commerces aux rez-de-chaussée des immeubles à proximité.

Résilience

Les bâtiments sont récents et constituent des copropriétés qu'il est difficile de modifier ou de faire évoluer.

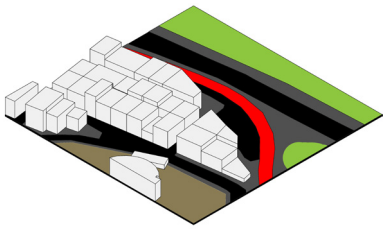
L'espace extérieur censé être public, aménagé avec quelques éléments de verdure, a été clôturé par des grilles le rendant privé.





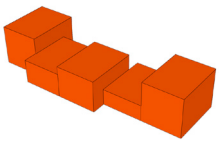






Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.25**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.69**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**0.96**
Densité bâtie nette (P/S2)	**2.68**
Surfaces bâties *(B)*	35.91 %
Surface des terrains bâtis (S2)	24.79 %
Emprise des infrastructures de mobilité	33.46 %
tramway	6.33 %
réseau routier principal	9.27 %
réseau local+parkings	17.87 %
train	0 %

22.Boushaki



Forme du bâti (quoi)

Blocs mitoyens.

Entre r+1 et r+4

Caractéristiques du tissu

Îlots fermés compacts. Fragment de tissu homogène au milieu d'autres éléments. Occupation totale des surfaces de terrain.

Acteurs (qui)

Acteurs populaires individuels et investisseurs privés

Mode de production (comment)

Morcellement de terrains issus des réserves foncières communales. Régularisations en cours.

Quand

À la fin des années 1980.

Usages

Les constructions sont principalement à usage d'habitation, soit en maisons individuelles soit en appartements. Les rez-de-chaussée sont à usage commercial.

Plusieurs constructions ont d'autres fonctions, de type hôtels, écoles de formation (informatique, langues, etc.).

Les rez-de-chaussée de la partie orientée vers le boulevard principal (côté tramway) sont occupés par de nombreux cafés et restaurants en terrasses.

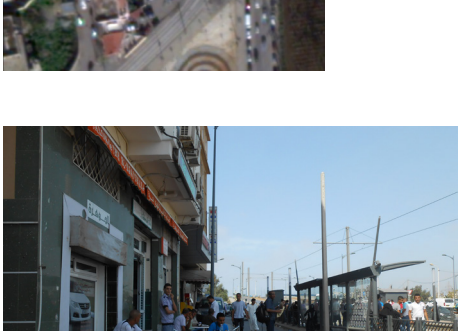
Résilience

Se situant au croisement de flux différents et d'administrations, le quartier a su évoluer en fonction de la demande. La maîtrise du foncier et de la construction par des acteurs uniques permet une flexibilité et une adaptabilité rapide à la demande.

Beaucoup de commerces sont liés à l'administration (les photocopieurs par exemple), à l'université et à la formation, et tout simplement au passage de nombreux piétons.

Plusieurs cafés et restaurants en terrasses, profitant du flux de passage, se sont développés en partie grâce à la prise en charge de l'aménagement des trottoirs lors de la construction du tramway. La largeur de ces derniers a favorisé leur exploitation par des terrasses.



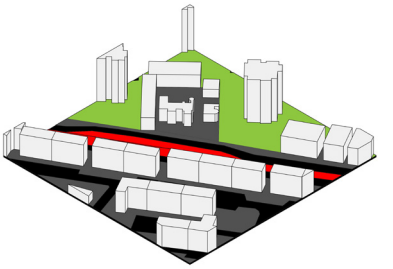


N36° 44.8972', E3° 12.4330'/Mezoued/19.09.12



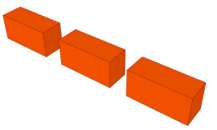
N36° 44.8972', E3° 12.4330'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.20**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.35**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**0.98**
Densité bâtie nette (P/S2)	**1.68**
Surfaces bâties *(B)*	20.23 %
Surface des terrains bâtis (S2)	58.33 %
Emprise des infrastructures de mobilité	29.93 %
tramway	8.61 %
réseau routier principal	8.55 %
réseau local+parkings	12.77 %
train	0 %

23.300 Logements



Forme du bâti (quoi)
Blocs linéaires alignés
Entre r+1 et r+6

Caractéristiques du tissu
Les blocs sont alignés le long du boulevard principal traversé par le tramway. Certains blocs sont mitoyens à deux ou à trois avec des passages perpendiculaires entre eux.

Acteurs (qui)
Promoteur privé (groupement saoudien)/Acteur public wilaya.

Mode de production (comment)
Les blocs auraient été réalisés par des promoteurs émiratis pour le compte de la wilaya (d'après des sources informelles). Une partie aurait été revendue par le promoteur et l'autre distribuée par la wilaya pour reloger des habitants de la Casbah ou d'autres habitations précaires.

Quand
À la fin des années 1990.

Usages
Les étages sont occupés par les logements et les rez-de-chaussée côté tramway par des commerces divers. Les flux entre les stations de tramway, la mosquée et l'université de Bab-Ezzouar ont fait que le commerce s'y est développé de manière importante.

Résilience
Le réaménagement des trottoirs avec l'arrivée du tramway a rajouté une plus-value au boulevard, dont le commerce s'est développé en occupant l'espace public par des terrasses.
L'arrière qui donne accès aux logements, par contre, est abandonné et l'espace public n'est pas réellement géré.

L'alignement des blocs, combiné à l'aménagement de l'espace public, semble contribuer à la capacité de cette forme à s'adapter aux besoins et à créer de la vie dans la rue.

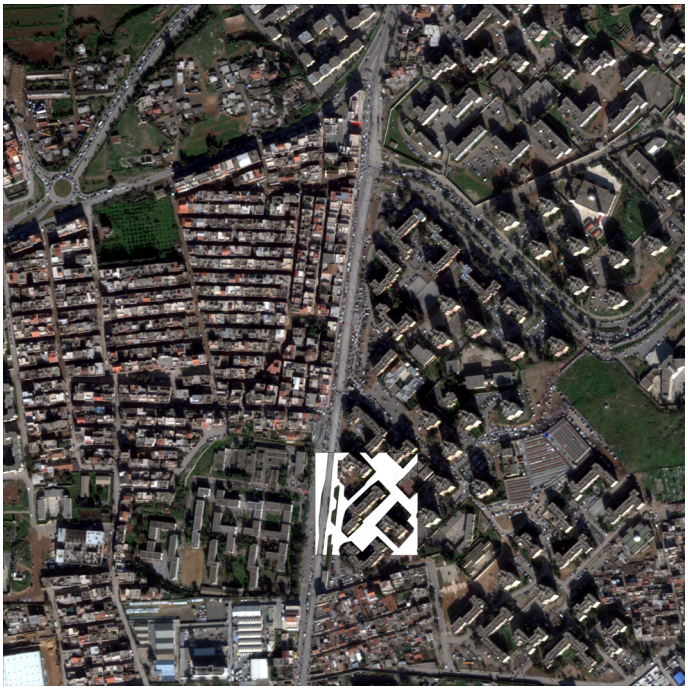


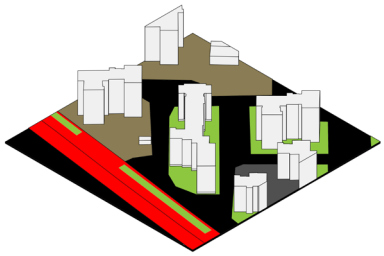


N36°44.9588', E3°12.4307'/Mezoued/19.09.12



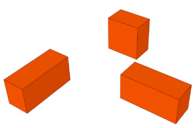
N36°44.8972', E3°12.4330'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.13**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.81**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**0.88**
Densité bâtie nette (P/S2)	**5.29**
Surfaces bâties *(B)*	13.49 %
Surface des terrains bâtis (S2)	16.67 %
Emprise des infrastructures de mobilité	40.40 %
tramway	6.39 %
réseau routier principal	4.56 %
réseau local+parkings	29.45 %
train	0 %

24.Cité du 8 mai 1945 (SORECAL)



Forme du bâti (quoi)
Blocs dispersés
Entre r+4 et r+7

Caractéristiques du tissu
Espace libre sur lequel sont dispersés des blocs de logements collectifs. Quelques équipements entourés de clôtures viennent combler certains vides.

Acteurs (qui)
Acteurs public (DUCH)

Mode de production (comment)
La cité fut réalisée suivant le modèle de ZHUN. Un plan fut produit, s'inscrivant dans le Plan d'urbanisme directeur d'Alger.

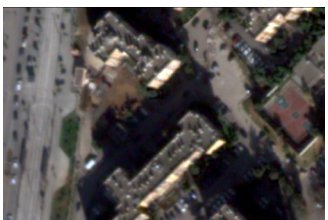
Quand
Entre la fin des années 1970 et le début des années 1980.

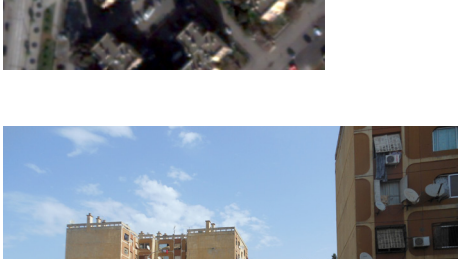
Usages
Les blocs sont des immeubles à appartements. Aucun espace pour le commerce n'est prévu. Certains appartements sont utilisés pour des professions libérales. D'autres, principalement ceux des rez-de-chaussée, sont transformés en commerces. Des escaliers extérieurs sont créés dans certains cas pour relier au premier étage.

Résilience
Les blocs, dispersés sans définition claire de l'espace public, se sont difficilement adaptés aux besoins de la population. Le terrain étant propriété de la commune, il est impossible à des initiatives privées de densifier ou de créer un commerce de proximité qui ne soit pas éphémère.

Le besoin en commerces a fait que certains appartements ont été modifiés et que quelques baraques ont été construites sur l'espace vide.

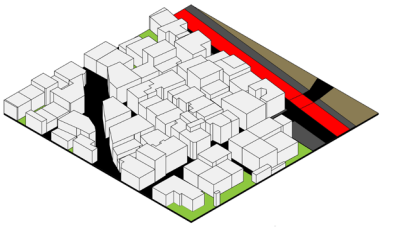
L'augmentation de la population a obligé les autorités concernées à construire des écoles. Cela a été fait de manière non planifiée sur des terrains acquis ou cédés par la commune. Ils occupent les vides.





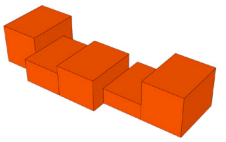






Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.44**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.76**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**0.62**
Densité bâtie nette (P/S2)	**2.79**
Surfaces bâties *(B)*	44.24 %
Surface des terrains bâtis (S2)	57.92 %
Emprise des infrastructures de mobilité	32.41 %
tramway	5.23 %
réseau routier principal	4.09 %
réseau local+parkings	23.08 %
train	0 %

25.Douzi



Forme du bâti (quoi)
Blocs mitoyens. de hauteurs différentes.
Entre r+1 et r+4

Caractéristiques du tissu
Îlots fermés compacts. Occupation maximale des terrains par les constructions. Les rues sont étroites.

Acteurs (qui)
Acteurs populaires individuels

Mode de production (comment)
Morcellement de terrains agricoles. Anciennes Exploitations Agricoles Collectives, inscrites dans les réserves foncières communales. Vente sous les Délégations Exécutives Communales (DEC).

Quand
À partir de 1990 avec la transition des APC FIS aux DEC

Usages
Les construction sont principalement occupées par des maisons individuelles dont le rez-de-chaussée est à vocation commerciale. Certaines de ces maisons sont divisées en appartements, souvent occupés par les membres d'une même famille.
Les rez-de-chaussée sont occupés par divers commerces, mais aussi par des entrepôts loués à des commerçants.

Résilience
La maîtrise du foncier et du bâti par des acteurs uniques, fait que les constructions évoluent avec le temps. Elles sont réalisées progressivement en fonctions des besoins et des moyens. Le commerce est loué ou exploité en premier, puis les étages sont construits progressivement.

Les commerces changent avec le temps et la demande.

L'arrivée du tramway a donné une plus-value aux commerces situés sur le boulevard principal, par l'aménagement de l'espace public y attenant, et ce, malgré la réduction de la largeur des trottoirs.



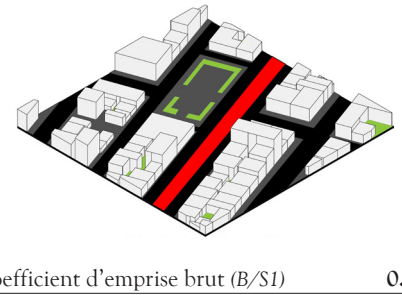


N36°44.8972', E3°12.4330'/Mezoued/19.09.12



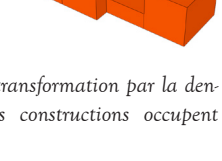
N36°44.8972', E3°12.4330'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.31**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.86**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**1.16**
Densité bâtie nette (P/S2)	**1.69**
Surfaces bâties *(B)*	37.30 %
Surface des terrains bâtis (S2)	43.17 %
Emprise des infrastructures de mobilité	36.01 %
tramway	7.64 %
réseau routier principal	9.06 %
réseau local+parkings	19.31 %
train	0 %

26.Bordj el Kiffan Centre



Forme du bâti (quoi)

Blocs mitoyens de hauteurs différentes.
Entre r+1 et r+5

Caractéristiques du tissu

Îlots fermés compacts. Tissu colonial en pleine transformation par la densification (démolition/construction). Certaines constructions occupent l'épaisseur de l'îlot.

Acteurs (qui)

Acteurs populaires individuels et/ou promoteurs privés.

Mode de production (comment)

Transformation du tissu colonial existant, composé de maisons villageoises individuelles et d'immeubles à appartements de faible hauteur. Soit densification sur les propriétés, soit rachat de plusieurs parcelles sur la largeur de l'îlot pour densifier en hauteur jusqu'à 7 niveaux. Procédure d'obtention de permis de construire régulière.

Quand

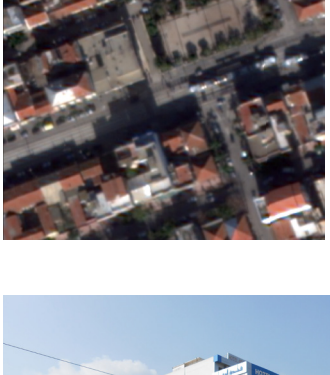
Au milieu des années 1990. Augmentation à partir de 2000 et particulièrement après l'arrivée du tramway dès 2008.

Usages

Les constructions sont principalement à usage d'habitation. Soit en maisons individuelles soit en appartements. Les rez-de-chaussée sont à usage commercial, principalement dans la restauration.
Les nouvelles densifications importent de nouveaux usages de type hôtels ou bureaux.

Résilience

L'arrivée du tramway et la durée importante des travaux, ont fait que les usages ont évolué et se sont adaptés aux circonstances. Beaucoup de commerçants, propriétaires de leurs locaux et de leur foncier, ont profité des travaux pour densifier ou vendre leur parcelle. La rue principale est passée de petits commerces, de crèmeries et des restaurants à des immeubles de bureaux ou hôtels.
Dans ce cas, c'est la parcelle de terrain qui est résiliente, elle passe par la maîtrise du foncier par des acteurs uniques.



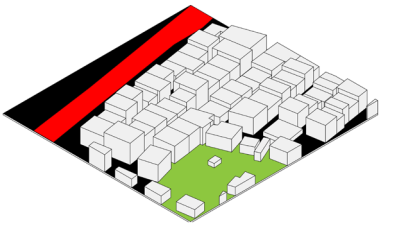


N36°44.8972', E3°12.4330'/Mezoued/19.09.12



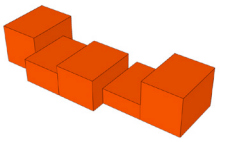
N36°44.9588', E3°12.4307'/Mezoued/19.09.12





Coefficient d'emprise brut *(B/S1)*	**0.41**
Coefficient d'emprise net *(B/S2)*	**0.66**
Densité bâtie nette *(P/S1)*	**0.83**
Densité bâtie nette (P/S2)	**1.34**
Surfaces bâties *(B)*	40.86 %
Surface des terrains bâtis (S2)	61.55 %
Emprise des infrastructures de mobilité	37.31 %
tramway	10.88 %
réseau routier principal	6.79 %
réseau local+parkings	19.64 %
train	0 %

27. Mouhous



Forme du bâti (quoi)
Blocs mitoyens. Hauteur jusqu'à r+4

Caractéristiques du tissu
Îlots fermés compacts. Très peu d'espace entre les arrières des constructions. Certains îlots sont plus aérés.

Acteurs (qui)
Acteurs populaires individuels. Propriétaires ou non du foncier.

Mode de production (comment)
Constructions informelles sans permis de construire. Acquisition de certains terrains auprès de la commune de Bordj el Kiffan. Les terrains sont en zone agricole, ce qui ne permet d'obtenir ni permis de construire, ni de régulariser les constructions déjà existantes. D'autres terrains sont occupés de manière informelle par des personnes qui ne sont pas propriétaires.

Quand
À partir de 1989 pour certains. Augmentation pendant les Délégations Exécutives Communales dans les années 1990.

Usages
Les constructions sont principalement des maisons individuelles, parfois divisées en appartements en fonction de la composition familiale. Ces appartements sont parfois loués, mais restent la propriété d'un seul individu ou d'une famille.
Les rez-de-chaussée sont aménagés en garages qui servent de dépôts pour diverses marchandises. Sur les rues principales, ils sont occupés par des commerces (fast-food, mécaniciens, épiceries, etc.). Avant l'arrivée du tramway, beaucoup de garages étaient occupés par des mécaniciens ou des vendeurs de pièces détachées.

Résilience
Il existe une adaptation au fil de temps en fonction des besoins. Cela se fait souvent par la modification de l'espace intérieur ou le rajout progressif d'étages en fonction des moyens et des besoins de la famille. Les commerces changent également avec l'évolution des besoins. L'arrivée du tramway a réduit la présence de mécaniciens et a vu apparaître des fast-food et autres commerces s'adaptant plus aux passants piétons.





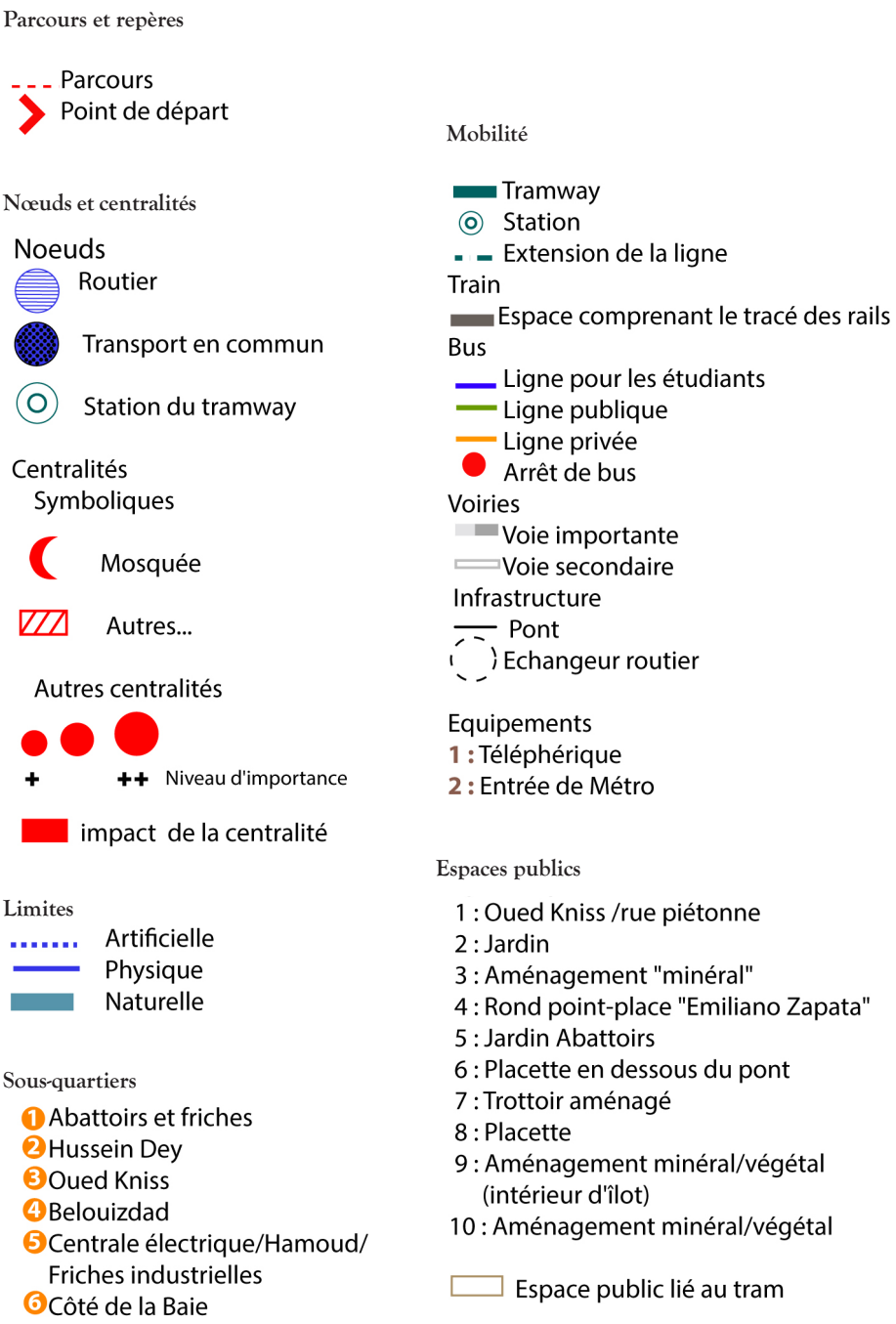
N36° 44.9588', E3° 12.4307'/Mezoued/19.09.12

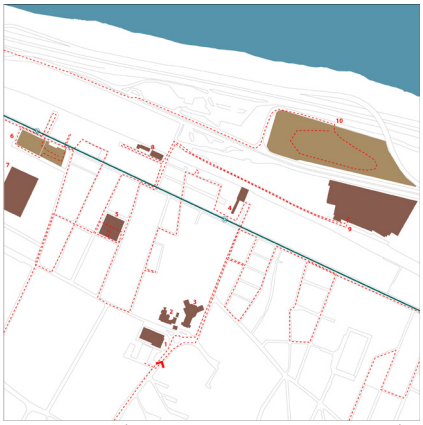


N36° 44.8972', E3° 12.4330'/Mezoued/19.09.12

3. Analyses de l’image des quartiers

Légende des cartes de l'image des quartiers et des éléments du territoire
Exemple du quartier du Hamma.

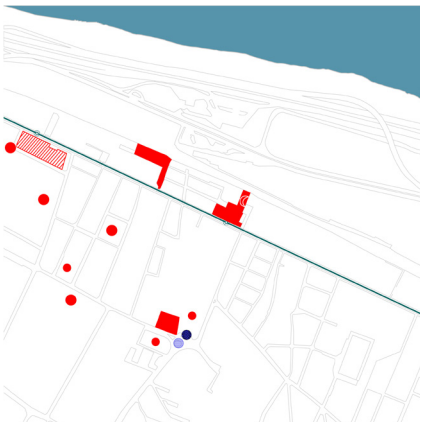




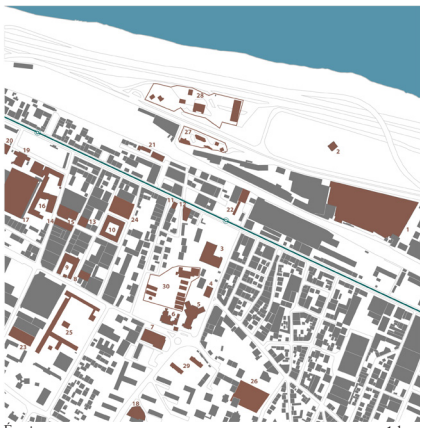
Parcours et points de repères 1 km



Mobilité 1 km



Nœuds et centralités 1 km



Équipements 1 km

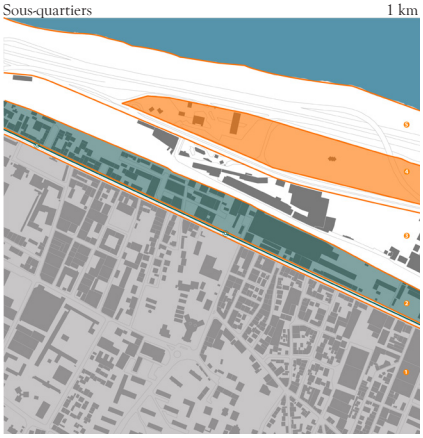


Limites 1 km

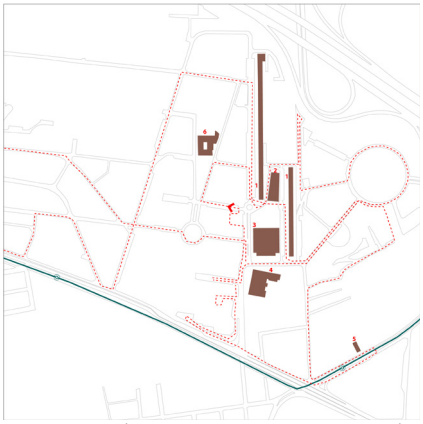
Sous-quartiers 1 km



Espaces publics 1 km



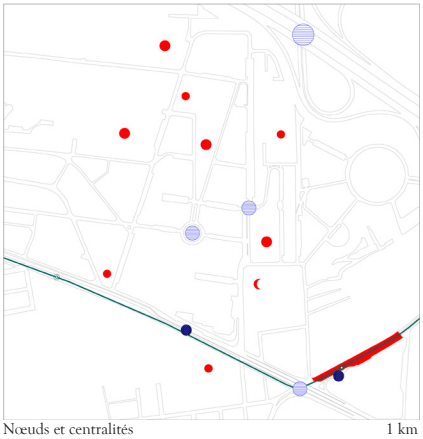
Cartographie produite pour les sept éléments du territoire de Hussein Dey.
Source : élaboration de l'auteur avec la collaboration de Lucie Desmedt.



Parcours et points de repères 1 km



Mobilité 1 km



Nœuds et centralités 1 km



Équipements 1 km

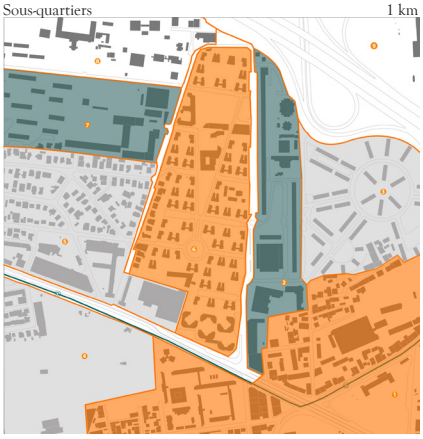


Limites 1 km



Espaces publics 1 km

Sous-quartiers 1 km



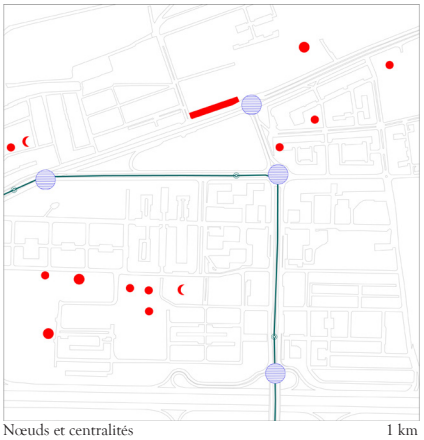
Cartographie produite pour les sept éléments du territoire de Cinq Maisons.
Source : élaboration de l'auteur avec la collaboration de Lucie Desmedt.



Parcours et points de repèrs 1 km



Mobilité 1 km



Nœuds et centralités 1 km



Équipements 1 km



Limites 1 km

Sous-quartiers 1 km



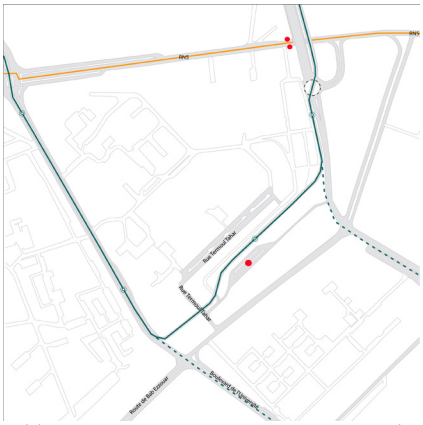
Espaces publics 1 km



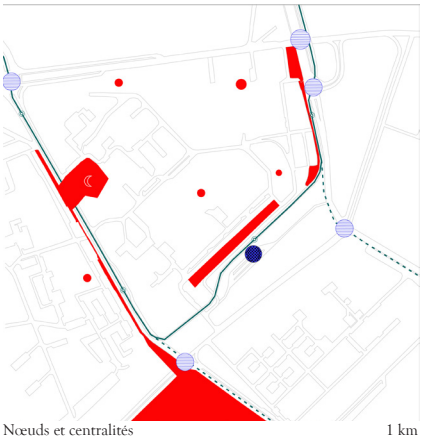
Cartographie produite pour les sept éléments du territoire de Mokhtar Zerhouni..
Source : élaboration de l'auteur avec la collaboration de Lucie Desmedt.



Parcours et points de repères 1 km



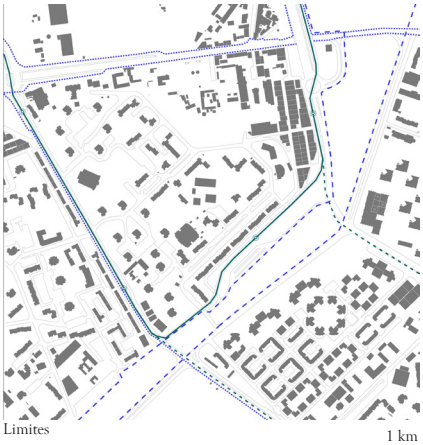
Mobilité 1 km



Nœuds et centralités 1 km



Équipements 1 km

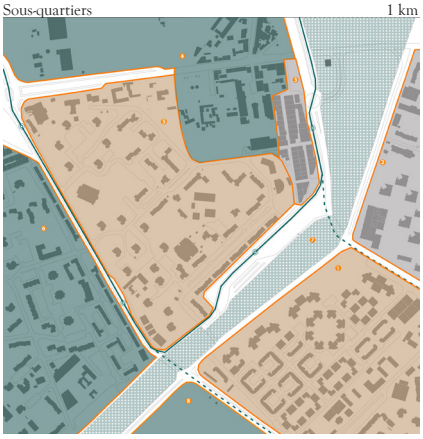


Limites 1 km

Sous-quartiers 1 km



Espaces publics 1 km



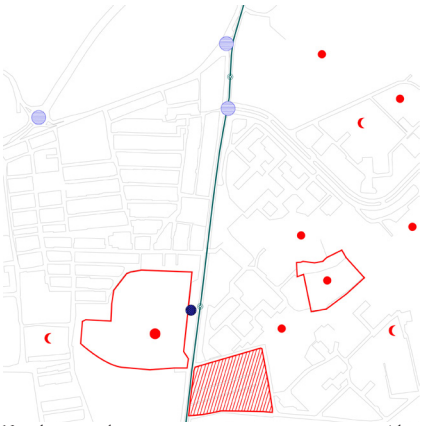
Cartographie produite pour les sept éléments du territoire de Bab Ezzouar 5 juillet.
Source : élaboration de l'auteur avec la collaboration de Lucie Desmedt.



Parcours et points de repères 1 km



Mobilité 1 km



Nœuds et centralités 1 km



Équipements 1 km

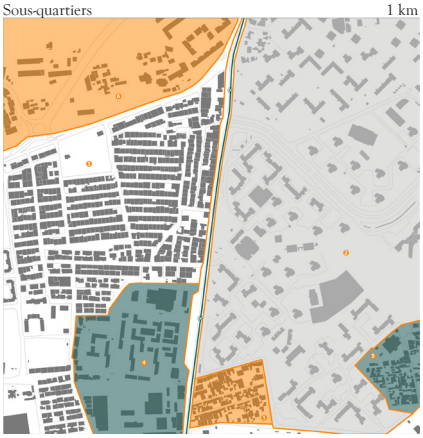


Limites 1 km

Sous-quartiers 1 km



Espaces publics 1 km



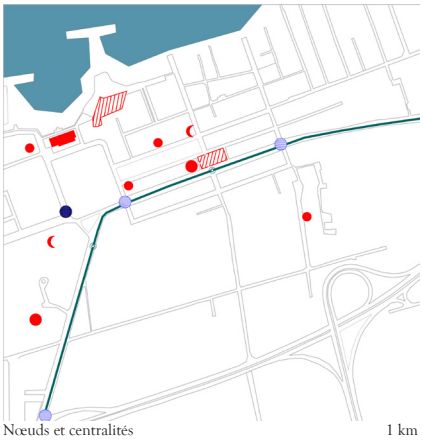
Cartographie produite pour les sept éléments du territoire de Bab Ezzouar CUB1.
Source : élaboration de l'auteur avec la collaboration de Lucie Desmedt.



Parcours et points de repères 1 km



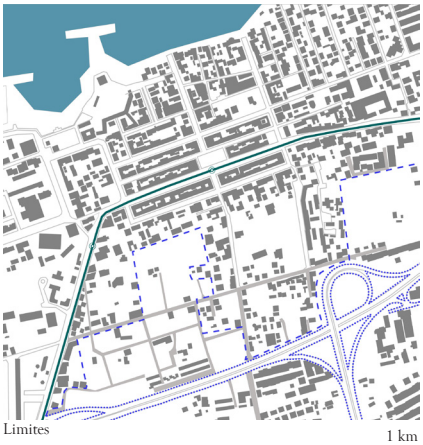
Mobilité 1 km



Nœuds et centralités 1 km



Équipements 1 km

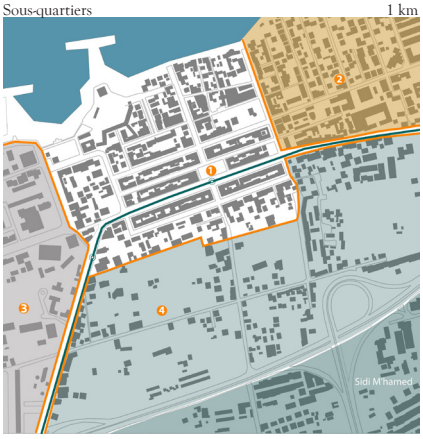


Limites 1 km

Sous-quartiers 1 km



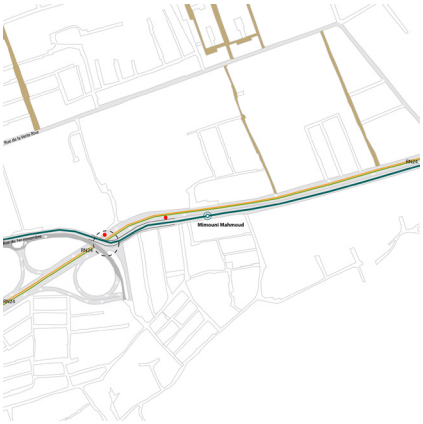
Espaces publics 1 km



Cartographie produite pour les sept éléments du territoire de Bordj el Kiffan Centre.
Source : élaboration de l'auteur avec la collaboration de Lucie Desmedt.



Parcours et points de repères 1 km



Mobilité 1 km



Nœuds et centralités 1 km

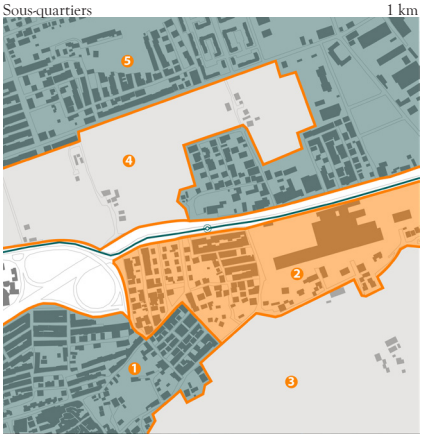


Équipements 1 km



Limites 1 km

Sous-quartiers 1 km





Espaces publics 1 km

Cartographie produite pour les sept éléments du territoire de Bordj el Kiffan Mouhous.

Source : élaboration de l'auteur avec la collaboration de Lucie Desmedt.

Achevé d'imprimer en janvier 2015
par Ciaco Imprimerie, Louvain-la-Neuve - http://www.ciaco.com
N° d'impression : 91039
Imprimé en Belgique

Imprimé sur du papier ayant reçu le label écologique de l'UE
EU Ecolabel : PT/11/002