



**Vies de villes** • **Le plan stratégique est prévu jusqu'en 2030, comment l'urbaniste se projette-t-il dans le long terme avec le développement des NTIC, la dématérialisation des rapports sociaux, les nouvelles façons de travailler et de se divertir ?**

**M. Amine Benaïssa :** La réponse de l'urbaniste est forcément, j'oserais dire, toujours, à la fois stratégique et tactique. Nous sommes là, dans le cœur du réacteur de notre métier. Où en sommes-nous ? Où allons-nous ? Et par quoi commençons-nous aujourd'hui en considérant que le chemin le plus court, entre le point de départ et le point d'arrivée, n'est pas forcément la ligne droite.

## 5.1- Ingénierie du projet

*Entretien réalisé avec le consultant de la wilaya  
Amine Benaïssa - Architecte urbaniste*

### Réconcilier la capitale avec son pacte fondateur

*Propos recueillis par Akli Amrouche*

Sur le où "allons-nous à Alger", parce que c'est sur cela que porte votre question, j'indiquerai que le projet Alger-2030 est porteur d'une vision d'ensemble qui s'articule autour d'objectifs concrets, j'en citerai quelques-uns :

- faire d'Alger une ville emblématique, ouverte sur le monde qui se transforme en restant elle-même ;
- faire d'Alger une ville qui conforte un développement équilibré et solidaire de son territoire ;
- faire d'Alger une ville agréable, une ville jardin qui met en valeur toutes les potentialités de son site exceptionnel ;
- faire d'Alger une ville des Mobilités et des Proximités où l'on se déplace aisément ;
- faire d'Alger une ville sûre, qui protège ses habitants des risques naturels et technologiques ;
- faire d'Alger une ville compétitive, qui attire des investissements en dehors du pétrole et du gaz.

Bien évidemment, cette conception intégrée est porteuse d'une dimension sociale fondamentale, d'une dimension politique certaine et, enfin, d'une dimension économique structurante.



• **Sur les quatre étapes identifiées de mise en oeuvre du plan stratégique, pourrions-nous intervenir pour rectifier ou réorienter des options qui peut-être ne seront plus valables dans dix ans ? En d'autres termes, est-ce que le PDAU est figé dans le temps comme l'ont été les précédents plans directeurs ou bien serait-il évolutif ?**

**M. Amine Benaïssa :** Cette question est intéressante puisqu'elle pose la question de l'ingénierie du projet.

La planification urbaine est depuis de nombreuses années déjà l'objet de plusieurs critiques qui pointent, en Algérie et ailleurs, le décalage entre les prévisions et les réalisations, un manque de cohérence entre les différentes politiques sectorielles, une absence de lisibilité des finalités de l'intervention publique, une instrumentation mal adaptée, une relative distance aux préoccupations des acteurs...

Ces critiques nous ont donc naturellement amenés, pour le projet algérois, à relever un certain nombre de défis, à la fois pour porter une intervention forte et volontariste de l'État, mais aussi pour laisser la place à des formes de régulation qui prennent en compte, ce que l'on nomme dans notre jargon, les acteurs, mais surtout qui permettent d'être pragmatique pour s'adapter aux évolutions du contexte et de la conjoncture.

Pour faire court, nous nous sommes placés dans un processus qui se veut à la fois ordonnateur et flexible. Une démarche de planification ouverte, où l'on se focalise sur la structure et où l'on accompagne les dynamiques. Une démarche donc nécessairement évolutive qui devra être révisée à chaque étape et à chaque fois que cela s'avérera nécessaire et utile.



Visite sur le site de la réhabilitation de la décharge de Oued Smar à Alger - Février 2011

• **Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur les attendus économiques de ce projet ?**

**M. Amine Benaïssa :** Je répondrai cohésion et attractivité, mais je crois déceler dans votre regard que cette réponse ne vous suffit pas. Prenons le temps de l'explication.

Le monde vit un certain nombre de dérèglements politiques, écologiques, économiques, etc.

Dans le domaine économique, une partie des explications tendent à privilégier les problématiques de régulation. Je ne partage pas cette hypothèse. Au contraire, je considère que nous sommes essentiellement confrontés à des problématiques de création de richesses. Il n'y a plus suffisamment de richesses dans le monde pour tout le monde. Cela s'explique notamment par la montée en puissance de la consommation dans un certain nombre de pays du Sud, dont le nôtre.

Seule la création de richesses nouvelles peut permettre à tous d'en bénéficier avec satisfaction. Je suis schumpetérien dans mon analyse. La création de richesses passe en premier lieu par l'innovation. Elle constitue le principal moteur du développement. Il n'y a qu'à se référer à ce qui s'est produit dans le passé avec les innovations que nous avons tous à l'esprit et qui ont transformé le monde : métallurgie, moteurs, chemin de fer, NTIC, etc.

Si nous examinons les champs dans lesquels peut encore se faire l'innovation, nous avons bien évidemment les champs traditionnels où beaucoup peut encore être découvert : en forçant le trait, je peux dire que le développement des mathématiques a permis le développement de la physique qui, à son tour a accéléré les découvertes en chimie avec tout ce qui se passe aujourd'hui dans le domaine des nanotechnologies par exemple.

Il reste, bien évidemment, dans toutes ces disciplines, encore de nombreux espaces ouverts pour l'innovation pour de très nombreuses années encore. Et c'est en faisant le pari de ces développements qu'une politique offensive de réalisation de campus intégrés dans les domaines de la médecine, ou des nouvelles technologies par exemple, a été mise en place dans l'approche algéroise. Ces projets sont pour trois d'entre eux en chantier et devraient être réceptionnés cette année.

Il me semble cependant qu'un champ, à très fort potentiel d'innovation, peut aussi être celui des processus. Et l'urbanisme par essence, par définition, de manière consubstantielle, c'est l'espace par excellence du génie des processus. J'ai donc la conviction très forte que l'action territoriale et urbaine est susceptible de générer de nouveaux gisements significatifs de richesses. Il n'y a qu'à penser aux implications qu'a eues la réalisation du Projet territorial du canal de Suez sur le monde de l'époque pour s'en convaincre. Mon adage, je vous le disais en rigolant en entrant dans votre bureau tout à l'heure, c'est qu'il faut, à Alger, réinventer Suez.

C'est l'une des raisons pour laquelle nous avons travaillé à grande échelle. En termes d'engineering, nous avons veillé à penser Alger globalement pour porter des solutions innovantes et créatrices de richesses, nous avons fait pour faire court du macro-engineering.

Bien évidemment nous avons à l'esprit ces aventures fabuleuses menées, en d'autres temps et sous d'autres cieux, par Hausmann à Paris, par Cerda à Barcelone, ou encore par le Duc de Camastra en Sicile.

Quand nous travaillons à Alger sur des opérations prioritaires et que sur un projet nous résolvons quatre problèmes à la fois, nous économisons le coût de trois dépenses dans le cadre des

modes de faire actuels. Nous sommes donc dans de la création de richesse nette.

Quand nous travaillons à grande échelle, nous abordons un certain nombre de questions avec des masses critiques qui sont tout à fait différentes et significatives. Nous pouvons alors nous autoriser à des actions de grande ampleur. Le projet de la deuxième rocade d'Alger (plus de 200 km avec les transversales), mis en en service cette année, est de ce point de vue là un bon exemple, le projet des grands stades l'est aussi. Nous pouvons aussi développer des filières industrielles adossée à la mise en oeuvre de notre programme par exemple le plan lumière de manière pragmatique et loin de tout concept à la mode. Là aussi nous pouvons être dans des actions fortement génératrices de richesses et d'emplois.

Quand nous travaillons sur la réhabilitation, ce que nous nous apprêtons à faire à grande échelle, et que nous associons à toutes les opérations des chantiers-écoles, nous créons à la fois de l'emploi, mais plus important, nous dotons un certain nombre de jeunes de métiers. Là aussi nous sommes dans de la création de richesses.

Je ne m'étendrai pas plus sur ses déclinaisons économiques qui sont par ailleurs développées dans cette revue, si ce n'est pour dire que c'est pour cela que la ville innovante, la ville créative, la ville attractive, ce ne sont pas que des slogans, ou la reprise de concepts passe-partout, dans la stratégie mise en place à Alger. Je le dis souvent, pas pour rire ou pour effrayer, Alger peut être la deuxième Sonatrach de l'Algérie.

Disons-le franchement en prenant plusieurs raccourcis : le combat de la tertiariation de l'économie algérienne ne pourra se gagner qu'à Alger. Ce travail difficile est susceptible d'organiser le passage d'une économie tributaire des hydrocarbures à une économie moderne, ouverte sur le monde, sans pour cela renoncer, bien au contraire, à la chaîne de valorisation des hydrocarbures.



• **Il m'a semblé, à la lecture de quelques documents relatifs au plan stratégique d'Alger, que celui-ci accordait une importance singulière aux espaces publics. Pouvez-vous revenir sur le concept d'espace public ? Quels sont, d'après vous, les critères ou les conditions d'un espace public réussi ?**

**M. Amine Benaïssa :** Pour faire court et en forçant le trait de notre propos, indiquons que l'urbanisme, c'est l'intérêt général, et que l'une de ses manifestations, ce sont les espaces publics. Même les systèmes les plus libéraux ont affirmé, dans le domaine de l'urbain, une règle supérieure : celle de la structuration des espaces publics. En matière d'aménagement urbain, imaginez que chacun fasse ce qu'il veut sans se soucier de l'autre, il n'y aurait plus ni avenues, ni places, ni jardins publics, etc.

Comment faut-il traiter l'espace public ? Ce serait trop long de vous exposer ici la conception développée sur cette question dans le cadre des réflexions architecturales et urbaines qui nous ont guidés. J'aborderai donc pour vous répondre deux des dimensions traitées dans ces études structurantes.

Du point de vue du traitement de ces espaces, nous avons considéré, à l'image de ce qui se fait dans les grandes villes du monde, qu'il fallait rendre homogène le traitement des espaces publics de la capitale. Nous l'oublions souvent, mais ce qui fait

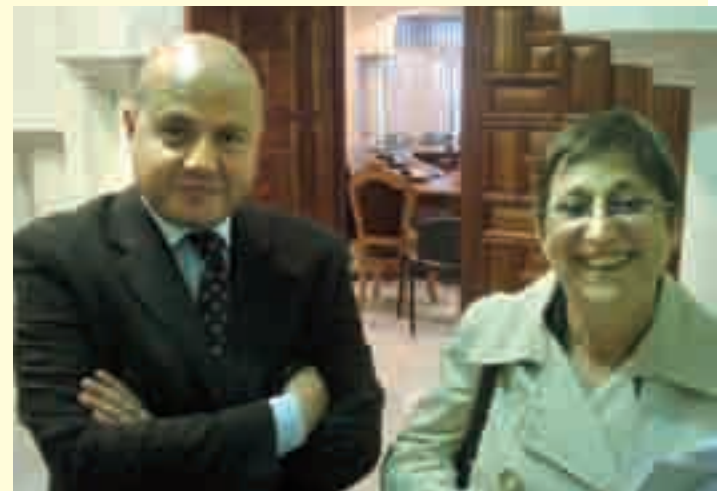
que nous nous reconnaissons à Paris, Barcelone ou Berlin, c'est le fait que nous sommes systématiquement confrontés à des espaces publics qui portent la même signature. Nous avons donc mis en place une charte des espaces publics qui normalise le traitement de ces derniers en respectant bien évidemment l'identité des tissus concernés pour porter haut et fort l'une des ambitions du projet stratégique, celle de faire d'Alger une ville qui se transforme en restant elle-même. Il va de soi que les réponses qui ont été mises en oeuvre dans l'hypercentre sont différentes de celles qui sont préconisées dans la périphérie consolidée ou encore dans la périphérie rurale de la capitale.

À une autre échelle, nous avons repensé la structuration de la capitale autour d'un certain nombre de grands principes qui fondent un modèle territorial qui organise le développement de la ville en amphithéâtre autour de la mer. Je les cite sans être exhaustif : le macromaillage du réseau routier fondamental, la macrostructure écologique, l'aménagement de nouvelles centralités au niveau des nœuds du macromaillage autour de l'implantation d'un certain nombre d'équipements structurants, l'aménagement d'une promenade de la baie d'Alger et le renouvellement urbain.

En somme, sur cette question des espaces publics, plutôt que de verser dans l'argumentation théorique, nous avons privilégié la conception d'opérations prioritaires susceptibles de devenir demain des locomotives de la qualification des espaces publics de la capitale. Plutôt que de considérer que nous pourrions par un «big bang» transformer la situation, du jour au lendemain, nous avons entamé un marathon qui organise, sur chaque nouveau projet, la transformation progressive de la capitale pour atteindre, à terme, l'objectif qui nous réunit tous, celui de faire d'Alger une belle ville.

Soulignons que ce travail de réflexion a été mené avec la collaboration étroite des architectes du groupement Arte Charpentier (France-Algérie) et du bureau d'études portugais Parque Expo à qui je rends, au passage, un hommage appuyé pour la qualité du travail accompli.

Permettez-moi également de saisir cette opportunité pour rendre un hommage tout particulier à deux personnalités d'exception qui nous ont quittés : Jean-Marie Charpentier et Françoise Comet auxquels j'ai beaucoup pensé en participant à l'élaboration de ce numéro.



Amine Benaïssa avec Françoise Comet (groupement Arte & Charpentier) Alger - Novembre 2008



Réunion d'un comité technique sur l'aménagement de la baie d'Alger (Novembre 2010)



• **Sur le premier palier, des projets prioritaires sont lancés. De la faculté de droit, par exemple, il est difficile d'atteindre le centre-ville. Il est clair que le campus de droit va poser des problèmes de circulation dans le court terme ...**

**M. Amine Benaïssa :** Ma réponse est très simple, cela ne va pas aggraver les problèmes de circulation, mais plutôt les fluidifier.

Si je vous ai bien compris, vous préférez le modèle "Dergana" au modèle « Faculté d'Alger centre » ou encore pour prendre une comparaison sous d'autres cieux, vous préférez le modèle « Saclay » à celui de « Sorbonne ».

Ce n'est pas la conception retenue. En revanche, nous estimons que les villes qui ont réussi sont celles qui ont soigné l'intégration de leurs équipements universitaire, dans la ville pour en faire des cluster qui organisent et favorisent le maximum de croisements, de tout type de flux qu'ils soient matériels ou immatériels. Elles ont gagné en compétitivité et en attractivité.

En Europe et Etats-Unis d'Amérique par exemple, la tendance va vers le renforcement des campus et des universités en milieu urbain pour jouer des synergies qui en découlent. Pourquoi ? Parce qu'un tel choix est générateur de croisements, d'échange de proximité entre les cultures professionnelles et les cultures universitaires, entre les étudiants et les salariés, entre les sciences et la ville... Entre la recherche, l'enseignement et l'entreprises. Tout cela peut produire des émulations intéressantes pour l'avenir.

D'une manière générale, il ne semble pas possible de faire du développement sans faire des paris. De ce fait, il faut accepter de se tromper. Je le dis, même si j'ai la conviction que sur les cas de figure que vous évoquez, nous avons, à mon avis, fortement raison et l'avenir devrait le démontrer.

Ces campus ont été implantés dans le cadre d'un processus qui vise à structurer la capitale autour d'un macromallage. Nous avons implanté un équipement autour de chacun des nœuds. L'objectif est de créer des centralités secondaires autour de ces sites qui desseront l'étau sur le centre historique d'Alger et permettront par là même de structurer le territoire de la capitale.

Bien évidemment, ces projets sont à mettre en perspective, c'est cela la planification. Nous parions sur une démarche d'ensemble qui associe parachèvement du réseau routier fondamental, éclatement de la centralité historique d'Alger, refonte des mobilités et desserte du campus auquel vous faites allusion par le futur tram-train de la rocade. Les travaux auxquels vous vous référez sont destinés à renforcer le lien de futurs campus de droit et le quartier de Sidi Yahia pour favoriser les synergies que nous évoquions tout à l'heure. Laissons le temps au temps et observons ensuite comment cette stratégie, une fois l'ensemble de ses volets mis en œuvre, apportera ou n'apportera pas de réponses aux préoccupations que vous soulevez.



• **Il y a une volonté de mettre l'architecture au service de l'urbanisme, avec une vision assez claire du maître d'ouvrage, avec des projets intégrés, notamment avec les différents projets prioritaires, est-ce que cette démarche émane d'une vision politique ?**

**M. Amine Benaïssa :** Votre question renvoie à différentes dimensions.

Tout d'abord, bien évidemment, tout projet urbain est avant tout politique. L'impulsion est déterminante. Le wali d'Alger, qui a très fortement porté ce projet, a toujours considéré qu'il fallait travailler sur l'espace public de manière à la fois pragmatique et prospective. Pragmatique, pour faire en sorte que tout nouveau projet puisse concourir à recoudre, à retisser, à refaire du lien, à refaire de la ville et prospective pour faire en sorte que chaque opération puisse participer d'une vision en même temps que d'une cohérence à long terme.

Ensuite sur le rôle de l'architecte ou de l'architecture dans le processus, j'ai envie de vous indiquer qu'il faut garder deux choses à l'esprit :

1. Que l'urbanisme n'est pas que de l'architecture, mais c'est aussi l'architecture. Le plan stratégique d'Alger aborde toute une série de questions sans lesquelles il n'y aurait pas d'urbanité: mobilité, cohésion sociale, développement économique, protection des écosystèmes, déchets, etc.

2. Que l'architecture, ou du moins la prise en charge de la dimension spatiale du territoire, est indispensable, notamment sur des sites exceptionnels comme celui d'Alger ou bien évidemment il faut avoir à l'esprit en permanence à la fois cet unique amphithéâtre autour de la Méditerranée, mais aussi la richesse des différents tissus urbains qui ont été édifiés au cours du temps et qui in fine posent aujourd'hui la question du passage d'un Alger port à un Alger baie.

3. Oui l'architecture peut, mais certainement pas seule, contribuer à réconcilier la capitale avec son pacte fondateur en retissant les liaisons entre la ville et la mer.



• **L'exigence démocratique est garante de la durabilité d'un quelconque projet urbain : qu'en est-il de la concertation et de la participation dans la conception du plan stratégique ?**

**M. Amine Benaïssa :** Vous l'aurez compris, le développement urbain de la capitale repose sur une construction à la fois stratégique pour définir ce que nous souhaitons, mais aussi tactique pour identifier le chemin le plus court et le plus sûr pour y parvenir.

Bien évidemment, nous avons toujours considéré qu'un tel projet, complexe au demeurant, nécessitait une mobilisation et une participation effective de l'ensemble des acteurs concernés à sa conception et à son élaboration pour en réussir la mise en œuvre.

Disons-le franchement, il ne saurait y avoir de développement sans participation de l'ensemble des acteurs concernés. Pour autant, et afin d'être efficace, celle-ci doit être construite progressivement et graduellement.

De manière plus précise, nous nous sommes appliqués, à Alger, à construire une démarche progressive de concertation

en prenant soin de la conforter et d'intégrer ses apports à chaque étape.

C'est ainsi que nous avons été amenés, dans un premier temps, à construire un projet partagé par l'ensemble des services de l'État en procédant de la manière suivante. Nous avons tout d'abord organisé toute une série d'exercices de mise en cohérence entre les directions sectorielles de la wilaya et, je peux dire, avec du recul, qu'il y avait matière à clarification et à discussion. Nous avons ensuite organisé la concertation avec les départements ministériels et les autres organismes publics concernés et/ou intéressés.

Dans un second temps, fort d'une vision partagée entre les différents acteurs de l'État, nous nous sommes bien évidemment attelés à enrichir ce projet avec les élus à l'échelle de la wilaya (APW et communes) avec lesquels nous avons débattu des options retenues et des priorités que nous devions arrêter. En somme, cette partie de notre consultation a renforcé la dimension de proximité du programme de développement. Elle a permis en outre de conforter certains de nos choix et parfois à en proposer d'autres qui ont été tout naturellement intégrés au programme.

Par ailleurs, nous avons considéré qu'il était recommandé et utile de présenter le plan stratégique d'Alger à la profession au cours des assises nationales de l'urbanisme à l'occasion desquelles, il faut bien le dire, ce projet a eu un large écho.

Enfin, au moment où je vous parle, et dans une ultime étape, nous revenons vers les élus dans le cadre d'un troisième round de concertation de proximité. C'est ainsi que nous venons de terminer une présentation publique de quelques jours du projet à El-Harrach

En somme, nous considérons que l'implication des différents acteurs à travers une démarche qui se parachève par une nouvelle série de rencontres au niveau des circonscriptions administratives de la wilaya constitue une organisation crédible de concertation, même si évidemment elle reste perfectible.

Elle aura permis d'associer une majorité d'acteurs aux décisions d'aménagement et d'urbanisme prises.

C'est cette progressivité de la concertation qui a fait que ce processus d'associations et de participation n'a pas été fictif, mais aura servi au contraire à renforcer l'adhésion de l'ensemble des structures intéressées et/ou concernées par ce projet.



Exposition sur le plan stratégique aux assises nationale de l'urbanisme (Juin 2011)



• **En ce qui concerne les déclinaisons territoriales du PDAU, quelle démarche avez-vous retenue ?**

**M. Amine Benaïssa :** C'est un exercice en cours en ce moment, puisque nous avons déjà commencé par deux circonscriptions administratives, Chéraga et Bir Mourad Raïs. Les onze autres vont suivre avant la fin de l'année. Ce travail portera sur trois sujets : la déclinaison des orientations stratégiques au niveau local, la mise en cohérence des projets locaux avec cette déclinaison stratégique, et enfin le re-questionnement de la vision globale par rapport aux spécificités locales.



• **D'aucuns pensent qu'Alger devrait être une ville de transport en commun, alors que dans ses quartiers, le tram n'arrive pas encore ...**

**M. Amine Benaïssa :** Soyons justes avec l'histoire et avec les équipes qui se sont mobilisées sur ces projets. Il y a dix ans, il n'y avait à Alger ni aéroport digne de ce nom, ni métro, ni tramway. Aujourd'hui, ces infrastructures sont réceptionnées et fonctionnent à la grande satisfaction des citoyens. Ce n'est pas rien et cela ne s'est pas produit par hasard.

Plus globalement nous avons pensé le macromaillage routier fondamental pour qu'il puisse accueillir au fur et à mesure de la montée en puissance des besoins, des transports urbains de masse. Nous considérons que dans 20 ans, nous disposerons du macromaillage d'un réseau de tramway qui épousera le macromaillage du réseau routier fondamental. Il sera complété par un anneau transversal celui que nous proposons pour le métro.

Cela étant dit, le passage de la voiture au transport en commun n'est pas facile dans tous les pays du monde. Vous ne pouvez pas dire aux utilisateurs de voitures particulières de ne pas venir en ville si vous ne leur offrez pas d'alternatives viables en termes de transport en commun. C'est donc une démarche où il faut progressivement resserrer les vis jusqu'à en faire une ville des mobilités. Cette stratégie a été étudiée, définie et formalisée dans le plan mobilité de la capitale.



• **Parmi les projets prioritaires, deux m'ont paru stratégiques et structurants, le déplacement de la gare centrale de chemin de fer et du port commercial. Le déplacement de la gare permettra de récupérer énormément de fonciers en centre-ville, il est prévu pour quand ?**

**M. Amine Benaïssa :** La décision a été prise par les pouvoirs publics. C'est un processus engagé. L'ANESRIF a confié aux chemins de fer italiens une mission d'étude, puisqu'il y a plusieurs questions ferroviaires qui demandent des réponses opérationnelles (localisation des dépôts, rayon de courbure, pentes, etc.). Aujourd'hui, nous sommes parvenus à dessiner autour de l'implantation de cette gare, à Kourifa, l'aménagement d'un nouveau quartier qui intègre la nouvelle Foire internationale d'Alger, le stade de Baraki, le nouveau parc urbain de Oued Smar, l'aménagement de Oued El Harrach et de ses berges.



• **Le port d'Alger représente une source de richesse importante pour la ville, son déplacement est-il prévu sur le territoire de la wilaya d'Alger ?**

**M. Amine Benaïssa :** Je vous ferai une réponse en 3 points : 1. Il faut un nouveau port en eaux profondes dans l'hinterland d'Alger pour le développement de l'Algérie. - 2. Cette action va libérer Alger des activités de transport maritime non compatibles avec la ville tout en maintenant les activités amies de la ville (la plaisance, la croisière, le transport des voyageurs, etc.). 3- l'implantation de ce nouveau port en eaux profondes et la temporalité de sa réalisation sont des questions qui s'étudient. Nous avons esquissé une analyse, elle est aujourd'hui en phase de finalisation.



• **Qu'en est-il des villes nouvelles comme Sidi Abdallah ou Bouinan ?**

**M. Amine Benaïssa :** La volonté du plan stratégique est de limiter l'urbanisation à Alger pour qualifier son centre historique et sa périphérie et permettre l'essor des villes nouvelles dans le cadre du schéma national d'aménagement du territoire. La stratégie est donc claire. Si nous limitons le développement d'Alger, nous permettons l'essor de ces villes nouvelles, sinon il sera toujours plus facile de s'installer à Alger. La politique de 0 ha pris à l'agriculture dans le nouveau PDAU, la réserve agricole fondamentale délimitée, les périmètres d'arrêt, le renouvellement de la ville sur elle-même, c'est tout sauf de la politique de la ville extensive.



• **Le projet Dounia parc et le parc zoologique sont-ils intégrés au plan vert ?**

**M. Amine Benaïssa :** Le plan développé intègre évidemment le parc Dounia qui est un programme immobilier global, mixte et écologique.

Je rappellerai ici que le projet stratégique d'Alger comporte un plan vert qui repose sur une macrostructure écologique à préserver et à développer. Celle-ci comprend notamment : les deux grands poumons verts d'Alger (la forêt de Bainem et le lac de Réghaïa), la ceinture des 23 agriparks, la réserve agricole fondamentale, la transversale verte d'Oued El Harrach. Aux parcs urbains que vous venez de citer, je rajouterai le parc d'Oued Smar qui sera intégré au delta de Kourifa, et le futur parc de Ouled Fayet, les corridors écologiques, la réhabilitation et le développement de jardins publics.

Soulignons que la première pierre de cette démarche a porté sur la réhabilitation du Jardin d'Essai, qui était totalement à l'abandon. Ce projet est exceptionnel parce qu'il a été aussi pensé comme un cluster du développement écologique de la capitale. Il comprend, en effet, une école d'horticulture, une série de classes vertes pour sensibiliser les enfants à la nature, etc.



• **Pour les grandes poches à urbaniser, notamment à l'est d'Alger, quelle est la démarche retenue ?**

**M. Amine Benaïssa :** Nous disposons aujourd'hui d'un cadre de cohérence défini sur lequel je ne reviendrai pas ici. Celui-ci privilégie une option fondamentale, celle du renouvellement urbain de la ville sur elle-même. Bien évidemment, cela implique de mobiliser et de valoriser l'ensemble des poches qui existent dans le tissu constitué. C'est certainement plus compliqué que

ce que nous avons l'habitude de faire. C'est un travail lourd, plus complexe où il faut passer par des acquisitions à l'amiable, des expropriations, etc., mais c'est un travail nécessaire qui doit pouvoir dessiner les contours des modes de faire de l'avenir en matière d'aménagement intégré.

L'opération d'aménagement du triangle d'Hussein Dey, par exemple, sera bientôt engagée. Elle prendra toute sa dimension entre 2017-2021 une fois qu'aura été libérée l'emprise de la gare routière du Caroubier. En la matière, les travaux sont déjà en route puisque l'objectif est d'éclater cette gare routière en trois nouvelles gares que vous présentez largement dans cette revue et sur lequel je ne reviendrai donc pas ici. Je vous indique seulement que tout cela libérera un triangle qui va jusqu'à la grande mosquée en intégrant évidemment la zone de l'hippodrome au Caroubier où nous voulons réaliser un quartier des sports et de la jeunesse. Cela passera par la promotion d'opérations mixtes qui seront développées notamment par la future société de développement d'Alger.



• **Espérons que nous n'aurons plus à faire à l'avenir à des programmes sectoriels orphelins sur des parcelles urbaines à haut potentiel...**

**M. Amine Benaïssa :** J'ai pour habitude de dire que la ville n'est pas une addition, c'est une synthèse. Les projets doivent donc être intégrés, ce qui implique des montages complexes. L'objectif de la mise en place de la société de développement d'Alger, c'est justement d'aller vers des projets intégrés. L'addition de projets épars que vous évoquez renvoie notamment à la nomenclature financière qui fait que pour un secteur, nous dégageons une parcelle et un projet. Cela devient plus compliqué quand un projet doit répondre à plusieurs préoccupations...



• **Dans les grands projets de la wilaya d'Alger, avez-vous pensé à faire appel à des concours d'architectes internationaux ?**

**M. Amine Benaïssa :** La bonne architecture n'est pas le propre des grands. Elle peut aussi être celle des petits. Aujourd'hui, de nombreux maîtres d'œuvre nationaux et internationaux, grands et petits, s'intéressent au projet algérois. Cela est de bon augure parce que, bien entendu, sur l'ensemble des projets du plan stratégique, il y aura des concours qui seront lancés. Plus la concurrence sera forte, meilleure sera la qualité des projets conçus.



• **Revenons sur la façon dont a été géré le travail des deux équipes engagées dans cette étude du PDAU (Parque Expo) et du Plan d'aménagement côtier (Arte et Charpentier). Selon les différents interlocuteurs rencontrés, la conduite technique du projet a été bien assurée...**

**M. Amine Benaïssa :** En termes d'engineering, nous avons conçu un dispositif pour aborder les problématiques du développement d'Alger par le bas et par le haut.

Top-down et bottom-up pour reprendre la terminologie consacrée. Par l'aménagement de la baie et par la révision du schéma directeur. Notre objectif, en croisant ces deux approches, a été d'organiser un dialogue, que nous avons voulu fécond, entre l'ensemble des acteurs, bureaux d'études,

directions sectorielles, spécialistes, etc., autour d'un certain nombre de questions clés.

Par ailleurs, sur chacune de ces études, nous n'avons pas souhaité avoir à faire à des raisonnements strictement théoriques, même si nous sommes conscients que l'aménagement, c'est la spatialisation de stratégies qui doivent donc nécessairement être élaborées préalablement. Nous avons intégré le développement de certains projets prioritaires. L'objectif était simple : faire en sorte que les équipes puissent, sur des sujets ou des sites clés, tirer l'ensemble des fils des problèmes auxquels il fallait ensuite répondre plus globalement. Le risque dans ce type d'études, c'est de rester dans de grandes généralités et finalement sur des schémas sans lendemain, entretenant ainsi un partage souvent tacite, mais parfaitement entretenu : tu étudies pendant que je continue à faire ce que j'ai l'habitude de faire. Ce que nous avons donc évité. Nous sommes aujourd'hui arrivés à un niveau d'opérationnalisation et de contextualisation intéressant. Pour y parvenir, nous avons procédé en trois grands moments :

Le temps du diagnostic qui se voulait partagé. Nous avons ainsi organisé toute une série d'ateliers thématiques au cours desquels nous avons fait réfléchir les équipes PDAU et baie et les directions techniques sur des thématiques aussi variées que l'habitat, la mobilité, les espaces publics, les déchets, les espaces verts, etc.

Ensuite, il y a eu un second temps, celui de l'élaboration des orientations stratégiques par thématiques. Enfin, il y a eu un troisième temps, celui de l'identification des projets structurants. Tout cela a pris la forme de plans thématiques : le plan blanc, le plan vert, le plan bleu, le plan mobilité, etc.


Une fois la stratégie et les projets structurants définis, nous nous sommes focalisés sur la priorisation des projets pour dessiner les paliers de la transformation d'Alger.

C'est cela qui nous a permis d'arriver, in fine, à toute une série d'évidences qui sont très peu contestables et très peu contestées, parce qu'elles ont été assez sérieusement prises en charge. Résultat, aujourd'hui le directeur du logement peut parler des projets prioritaires d'aménagement, le directeur des travaux publics de l'aménagement de la baie, le directeur des transports peut parler d'aménagement urbain, le directeur de l'environnement de la mobilité, le directeur de la santé peut



Lancement des travaux d'aménagement d'Oued El-Harrach - Alger Mai 2012

s'exprimer sur le développement local de proximité, le directeur de la réhabilitation sur le PDAU, le directeur de l'hydraulique peut parler de la macro-structure verte de la capitale, le directeur des équipements publics peut parler de parkings ou de gares routières et le directeur de l'agriculture de la politique du logement, et le directeur de la planification et du suivi budgétaire sur la cohésion social, etc. C'est cela la grande réussite. C'est qu'il y a eu un travail en commun qui nous a permis de construire ensemble la cohérence en même temps que l'adhésion des uns et des autres.


 **Permettez-moi d'insister sur la question du travail de coordination, qui est une réussite, de l'avis de l'ensemble des équipes ayant travaillé sur les projets. Tous disent que le maître d'ouvrage, représenté par la wilaya d'Alger et, en premier lieu le wali d'Alger, s'est très bien entouré en faisant appel à une équipe expérimentée pour préciser sa vision et la faire aboutir...**

Le mérite des résultats auxquels nous sommes parvenus aujourd'hui revient avant tout au wali d'Alger, M. Mohammed Kebir Addou. C'est fondamental de le dire. Car il n'y a de bons projets que s'il y a un bon maître d'ouvrage. Il a été le porteur d'une vision pour Alger et d'un grand nombre des idées fortes qui composent le projet stratégique.

Bien évidemment, je cite le wali d'Alger, et à travers lui, les pouvoirs publics, au plus haut niveau de l'État.


Je manquerais à mon devoir si je ne mentionnais pas les élus de l'APW et certains présidents d'APC qui nous ont soutenus en permanence dans la conception de ce projet comme dans sa mise en œuvre. Il y a aussi les directions techniques de la wilaya qui ont porté à bout de bras ce projet. Enfin, ce travail s'est fait grâce à tous, travailleuses et travailleurs, qui ont discrètement

appris à comprendre le projet et qui le défendent aujourd'hui, souvent très ardemment, parce qu'ils ont la conviction que c'est une démarche susceptible de transformer la ville et leur vie ainsi que celle de leurs enfants.

 • **Ailleurs, en Algérie, a-t-on aujourd'hui bien évalué les erreurs du passé pour reconstruire des projets territoriaux durables tournés vers l'avenir, des projets qui pourront mettre tout le monde en ordre de bataille, car tout reste encore à faire ?**

Je suis optimiste pour ce grand pays qui a autant de grands potentiels que de détermination.

Les pouvoirs publics sont conscients de la nécessité d'améliorer et de gérer différemment la question urbaine. Ce qui est fait à Alger c'est une première étape. Il faut, me semble-t-il, faire en sorte que les 47 autres wilayas fassent autant, sinon mieux.

 • **On parle souvent d'inertie, de bureaucratie, ce n'est pas facile d'arriver à des résultats. Pouvez-vous nous livrer le secret des résultats exceptionnels obtenus ?**

Merci pour vos appréciations élogieuses sur le travail effectué. La résistance au changement est un phénomène universel. Dans nos métiers de l'urbanisme, c'est encore plus fort. On connaît ça, partout dans le monde, tout simplement parce que la finalité de notre action, c'est de changer les choses et que tout changement dérange par nature. Cela débute toujours par des réactions critiques et doit pouvoir évoluer progressivement par étape vers de la convergence au service de l'intérêt général.



Elaboration du PDAU : réunion de avec les élus d'une des treize circonscription administrative de la wilaya- Chéraga