

L'EXTENSION DU MÉTRO D'ALGER VERS BAB EL-OUED PRÉVUE FIN 2015

Une station musée à la place des Martyrs

Le projet d'extension du métro d'Alger de la place Emir-Abdelkader jusqu'au jardin de Prague sur 1,5 km suscite, ces derniers temps, bien de polémiques nées des appréhensions des riverains qui parlent de fissurations et autres affaissements de leurs bâtisses induits, selon eux, par les travaux de creusement des tunnels.

M. Kebci - Alger (Le Soir) - Appréhensions, tout ce qu'il y a de légitimes, que les intervenants dans ce projet ont tenu à dissiper totalement à l'occasion d'une conférence de presse organisée, hier lundi, au siège du quotidien *El Moudjahid*.

Et parce que, et c'est une première dans le pays, un organisme culturel est pleinement impliqué dans ce projet relevant pourtant d'une tout autre utilité publique, l'Office national de gestion et d'exploitation des biens culturels en l'occurrence, son tout premier responsable a été le plus prolifique en tenant à tranquilliser ces familles en proie à une crainte constamment renouvelée de se retrouver un jour, sous les décombres de leurs toits.

M. Abdelouahab Zeggar affirmera que les travaux de ce tronçon sont passés à la loupe de l'organisme qu'il dirige pour la simple raison qu'il traverse de bout en bout La Casbah d'Alger, déclarée patrimoine de l'Unesco et dont le plan permanent de sauvegarde, finalisé au bout de longues procédures, n'attend que le décret exécutif pour sa mise en application. Et c'est fièrement qu'il dira que pour une fois, que l'ONGBC fait plus que s'impliquer dans un aussi grand projet comme le métro d'Alger, puisqu'il imposera de concert avec l'entreprise réalisatrice, tiendra-t-il à préciser, un nouveau tracé pour contourner le trésor archéologique remontant à plus de 2000 ans, découvert à la place des Martyrs suite à des sondages effectués ces deux dernières années.

Un site sur lequel était initialement prévue une grande station d'interconnexion découverte à quatre étages. Il s'agira, désormais, d'une station musée à deux

étages à réaliser à près de 34 mètres de profondeur avec, en sus, un nouveau itinéraire en diagonale allant de Ali-Boumendjel jusqu'au jardin de Prague.

Des changements dictés par le souci des promoteurs de cette idée, de joindre l'utile à l'agréable comme cela s'est fait à travers nombre de villes de par le monde comme Rome ou encore Athènes où des équipes d'archéologues algériens ont été diligentés pour s'en imprégner.

Et selon M. Haouchine, directeur des infrastructures à l'Entreprise du métro d'Alger, ces modifications n'ont pas induit une réévaluation du coût du projet puisque, dira-t-il, la distance est la même avec une station de deux étages au lieu de quatre niveaux comme prévu à l'origine. Ce dernier tiendra à dissiper toute crainte, par ailleurs légitime, des riverains du tracé du métro. Les travaux, dira-t-il, avaient été précédés d'études très poussées, notamment en matière de la nature des sols et les travaux bénéficiant d'un suivi rigoureux n'épargnant aucun aspect.

Pour lui comme pour M. Zeggar, il s'agit là d'une incompréhension des populations qu'ils invitent, au passage, à se rapprocher de leurs structures. Ce que confortera M. Lounis Aït-Aoudia, président de l'association culturelle des amis de la rampe Louni-Arezki, qui niera toute fissuration ou un quelconque affaissement dans le secteur de La Casbah.

Seul un bâtiment, sans aucune valeur esthétique, encore moins culturelle, totalement évacué par ses occupants, n'y restent que des gérants de locaux commerciaux au rez-de-chaussée, sera rasé pour les besoins d'un puits d'attaque, dira encore M. Haouchine.



Ainsi, les usagers du métro voyageront gratuitement dans l'histoire multiséculaire de La Casbah.

Et au directeur de l'ONGBC de mettre ces cas provoquant panique chez certains habitants, sur la nature même des bâtisses, pour la plupart remontant à la période ottomane, ne résistant point à l'humidité. «La plupart de ces habitations, comme il a été relevé lors de l'opération de leur recensement dans le cadre du PPSC, possèdent, dira-t-il encore, qui un puits, qui un réservoir d'eau mué au fil des ans, en des fosses septiques avec tout le risque réel d'affaissement et d'entassement du sol.» Aussi, la nature des charpentes, en bois, plus généralement, cédant à l'usure du temps, sont à l'origine de l'écroulement de certaines de ces maisons, expliquera encore M. Zeggar.

Ce dernier en voudra comme autre preuve le fait qu'une fois des maisons reliées aux réseaux d'assainissement et les regards et autres égouts débouchés, le problème ne s'y est plus reproduit.

Une station musée

Le mystère se lève de plus en plus sur les travaux de fouilles entamés depuis un peu plus de deux ans du côté de la place des Martyrs. Il s'agit, en fait, de deux

sondes effectuées sur deux sites proches l'un de l'autre, sur la base de simples suspicions», qui ont révélé un trésor archéologique insoupçonné remontant à plus de 2000 ans de cela.

Des tombes, une basilique, des égouts, des poutres, des ateliers de forge, ce sont entre autres objets d'une valeur inestimable sur lesquels des archéologues algériens mais aussi français dans le cadre d'un partenariat entre le CNRA et l'INRAP ont mis la main. Et les présents hier, à cette conférence de presse, ont eu droit à toutes les péripéties de ces fouilles à travers un film documentaire de 26 mn.

C'est à la découverte de ce site à près de 19 mètres de profondeur que, dira Kamel Stiti du CNRA, l'idée de l'érection d'une station métro doublée d'un musée a germé.

Une idée qui a vite fait de faire ses premiers pas avec, soulignera-t-il, la disponibilité et du ministère des Transports et de l'EMA qui en ont fait la leur.

Et c'est ainsi que l'EMA a concédé à chambouler totalement son tracé initial aussi bien en itinéraire qu'en profondeur. D'où la

concrétisation, à plus de 33 mètres sous terre et sur deux étages, de ce projet unique en son genre sur le continent, et qui permettra aux milliers de voyageurs qui auront à prendre le métro, à se permettre gratuitement un véritable voyage dans l'histoire multiséculaire de La Casbah.

Autant dire que l'attente de la fonctionnalité de cette ligne se fera encore sentir à la perspective de ce projet inédit qui doit en appeler d'autres dans le cadre d'une intersectorialité qui ne doit pas se concevoir sans l'élément archéologique, pris très au sérieux sous d'autres cieux.

La ligne finalisée fin 2015

A propos des chantiers eux-mêmes, ils avanceraient à la cadence prévue, selon M. Haouchine qui évalue à 30% le taux d'avancement des travaux de génie civil dont la fin est prévue, dira-t-il, vers avril de l'année 2014. Mais la fonctionnalité de cette extension n'interviendra que vers la fin de l'année 2015 à la finalisation de l'installation de tous les équipements.

1 816 bâtisses recensées à La Casbah

Dans le cadre du plan permanent de sauvegarde de La Casbah, en attente d'un agrément à même d'accélérer sa mise en œuvre sans tracas, pas moins de 1 816 bâtisses ont été recensées dont 394 ont été sauvegardées alors que 323 autres sont en attente de l'être.

M. Zeggar dira qu'à la faveur de ce décret tant attendu, les occupants de ces bâtisses sont tenus à un cahier des charges bien déterminé qu'il n'est pas question de piétiner ou de passer outre.

L'Etat, dira-t-il, est même prêt à intervenir à hauteur de 80% des frais de restauration alors qu'il reprendra carrément celles que les propriétaires voudront céder et abandonner.

M. K.

LA GENDARMERIE RECENSE QUOTIDIENNEMENT 10 MORTS ET 123 BLESSÉS SUR LES ROUTES

Le comportement assassin des automobilistes

La route a fait 3 831 morts et 44 936 blessés durant l'année 2011, selon le bilan annuel de la Gendarmerie nationale. A plus de 80%, le facteur humain reste la cause principale des 25 023 accidents de la circulation recensés par les gendarmes au cours de la même année.

Mehdi Mehenni - Alger (Le Soir) - Le nombre d'accidents de la circulation avec leurs lots de morts et de blessés va crescendo d'année en année.

Intervenant hier, à l'occasion d'une conférence de presse, le lieutenant-colonel Chenouga Daoui, chef de la division sécurité routière au niveau du commandement de la Gendarmerie nationale, a fait savoir que par rapport à 2010, le taux des accidents de la route durant l'année 2011 a augmenté de 28,97%, celui de morts de 27, 96 % et celui de blessés de 31,15%. Une situation qu'il estime inquiétante à plus d'un titre.

Mais le fait le plus alarmant, selon lui, reste la responsabilité du facteur humain dans les accidents de la route. Dans 81,32 % des cas les conducteurs âgés entre 25 et 34 ans sont les plus impliqués

dans les accidents de la circulation. A eux seuls, ils ont causé plus de 13 000 accidents sur les 25 000 enregistrés par les éléments de la Gendarmerie nationale en 2011.

Les détenteurs de nouveaux permis de conduire

Toujours selon le lieutenant-colonel Chenouga Daoui, plus de 14 000 accidents de la route ont été causés en 2011 par des conducteurs dont le permis de conduire a été délivré il y a moins de deux ans.

Ainsi, la catégorie des détenteurs de nouveaux permis de conduire représente 37, 22 % de l'ensemble des catégories ayant causé des accidents routiers.

Mais la catégorie la plus étonnante est celle des chauffeurs pro-

fessionnels, à savoir les conducteurs des transports en commun et de marchandises, ils sont responsables de plus de 6 800 accidents routiers ayant fait 1 527 morts et 14 675 blessés.

37 000 morts depuis 2001 !

En l'espace de dix ans, la route a fait 37 000 morts en Algérie. Ce qui équivaut à la population locale d'une wilaya de l'intérieur du pays. Il s'agit là seulement des accidents mortels recensés par les services de la Gendarmerie nationale.

L'une des principales raisons de cet état de fait, selon toujours le lieutenant-colonel Chenouga Daoui, est l'évolution entre l'année 2000 et 2011 du parc automobile de l'Algérie qui est passé de 2 millions et 900 000 véhicules à plus de 6 millions de véhicules, sans que le réseau routier connaisse la même progression.

Enfin, le chef de la division sécurité routière de la Gendarmerie nationale a précisé que Sétif reste la wilaya qui enregistre annuellement le plus grand



Le nombre d'accidents va crescendo.

nombre d'accidents, soit 1 345 en 2011, suivie d'Alger avec 1 160 accidents et Oran avec 1 073 accidents.

Un centre d'information et de coordination routière

Créé en 2009, le Centre d'information et de coordination routière, qui relève du commande-

ment de la Gendarmerie nationale, est à 100% opérationnel depuis le début de l'année en cours.

Avec un réseau de vidéo-surveillance installé au niveau de 11 wilayas, le CICR contribue, entre autres, à gérer la circulation routière et dégager des embouteillages à distance.

M. M.