



HAL
open science

Les villes coloniales fondées entre 1830 et 1880 en Algérie

Xavier Malverti, Aleth Picard

► **To cite this version:**

Xavier Malverti, Aleth Picard. Les villes coloniales fondées entre 1830 et 1880 en Algérie. [Rapport de recherche] 489/88, Ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports / Bureau de la recherche architecturale (BRA); Ministère de la recherche et de l'enseignement supérieur; Ecole nationale supérieure d'architecture de Grenoble / Association grenobloise pour la recherche architecturale (AGRA). 1988. hal-01902566

HAL Id: hal-01902566

<https://hal.science/hal-01902566>

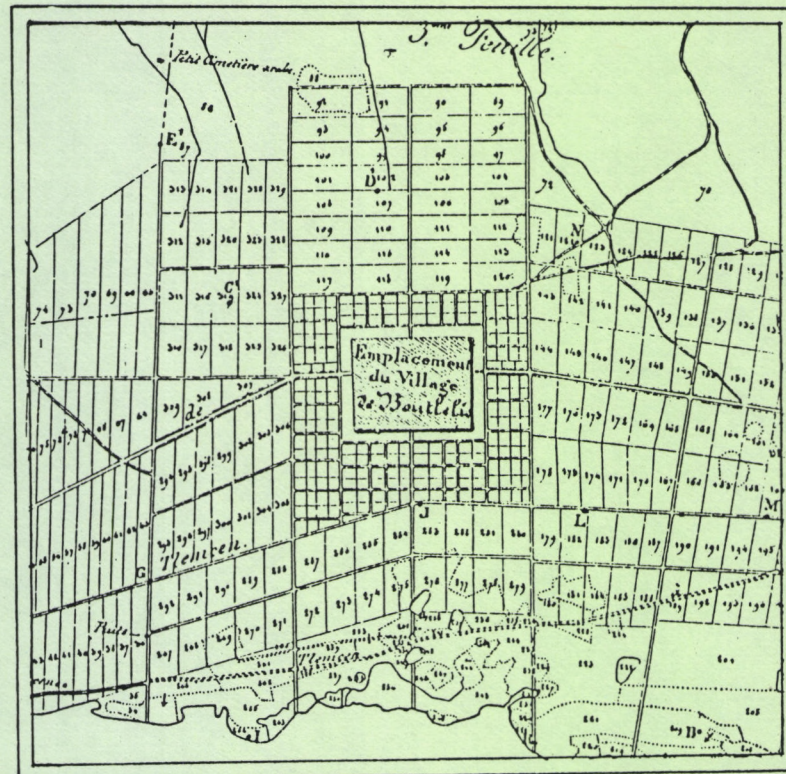
Submitted on 23 Oct 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

489

LES VILLES COLONIALES FONDEES ENTRE 1830 ET 1880 EN ALGERIE



Xavier MALVERTI
Aleth PICARD

Ecole d'Architecture de Grenoble / AGRA
10 Galerie des Baladins Grenoble 38000; tel: 76 23 31 72
Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire
et des Transports. Direction de l'Architecture

Paris 1988

LES VILLES COLONIALES FONDEES
ENTRE 1830 ET 1880
EN ALGERIE

Xavier MALVERTI
Aleth PICARD

Bernard HAUMONT
Chef du Bureau de la Recherche Architecturale

Catherine BRUANT
Chargée de mission

Xavier MALVERTI
Responsable scientifique

Le présent document constitue le rapport final d'une recherche remise au Bureau de la Recherche Architecturale en exécution du programme général de recherche menée par le Ministère de l'Equipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports avec le Ministère de la Recherche et de l'Enseignement Supérieur. Les jugements et opinions émis par les responsables de la recherche n'engagent que leurs auteurs.

CONVENTION N°: 87 01459 00 223 75 01

ref. EAG: 25.139
visa C.F: 73 758

Ministère de l'Equipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports. Direction de l'Architecture et de la Recherche. Bureau de la Recherche Architecturale.

LES VILLES COLONIALES FONDEES
ENTRE 1830 ET 1880
EN ALGERIE

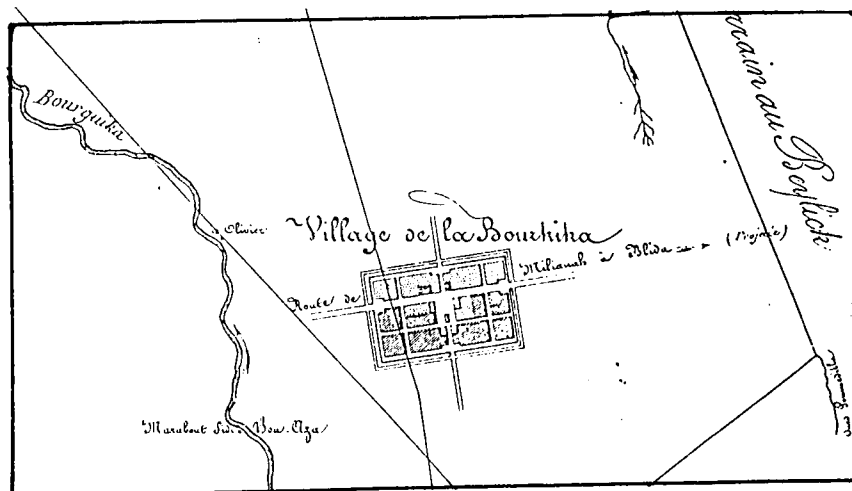
Xavier MALVERTI
Aleth PICARD

SOMMAIRE

Préliminaires

Le service du génie responsable des travaux urbains	1
Des cités anciennes restructurées et de villes nouvelles: un corpus d'étude	2
Une période charnière	3
Des ingénieurs soucieux de la prise en compte du contexte local	4
Considérations méthodologiques	6
Les références des ingénieurs du génie	
Les textes théoriques	7
Les réalisations	9
Un projet territorial	10
Les tracés des villes	
Les villes anciennes transformées: le cas de Tlemcen	12
Les villes nouvelles: le cas de Sidi Bel Abbès	19
Eléments importants des tracés	
La régularité	24
Le public: les espaces publics, le système des équipements	26
Le traitement des relations entre les différents quartiers	28
Des perspectives de recherche	30
Notes	33

LE TRACE DES VILLES ET LES INGENIEURS DU GENIE ALGERIE 1830 - 1870



Village de la BOURKIKI, plan du territoire de colonisation. (BN/ cartes et plans)

PRELIMINAIRES

Le service du génie responsable des travaux urbains.

L'expédition d'Alger, en 1830, ne se rattache pas à la politique coloniale française de la Restauration, mais consiste plutôt en un geste improvisé de politique intérieure. Le gouvernement en difficulté est à la recherche d'une opération de prestige. L'hésitation des autorités françaises sur la politique à suivre pour l'occupation du pays explique comment l'Algérie est devenue pendant quarante ans (1830 à 1870) le champ de manœuvre et le domaine réservé de l'armée.

Le service du génie est ainsi désigné comme le maître d'œuvre de tous les travaux nécessaires à la colonisation pour les territoires mixtes et militaires. Dans

les territoires civils, le service du génie conserve néanmoins un contrôle important sur ces projets. Les ingénieurs militaires sont présents dans les commissions où se prennent les décisions importantes. L'ensemble du territoire doit être mis à l'abri de l'ennemi.

Des cités anciennes restructurées et des villes nouvelles:
un corpus d'étude.

Les travaux réalisés à cette époque constituent un projet territorial sur l'ensemble du pays qui comprend la mise en place d'un réseau de villes, la construction de villages et de routes les reliant, ainsi que d'un certain nombre d'édifices militaires ou civils (les redoutes, les forts détachés, les haltes, les caravansérails...).

Cet objet d'étude est tout à fait exceptionnel à plusieurs titres.

Une dizaine de cités anciennes transformées, une vingtaine de villes nouvelles créées, tel est la composition du corpus étudié. Ce sont enfin des projets réalisés sur une courte période (1830 à 1860), par des ingénieurs d'un même corps et sur des terrains appartenant tous au Domaine.

Les phénomènes de création de villes sont relativement rares et précieux dans l'histoire. Ils facilitent la lecture des processus de formation des villes. L'établissement d'un plan initial régulier et la relative vitesse de construction rendent plus aisée la mise en relation de l'idée de ville partagée par les décideurs, les conditions de réalisation de ces travaux et les formes ainsi créées.

La création des villes françaises en Algérie se déroule au milieu du XIX^e

siècle, à une période précédant de peu la réalisation des travaux haussmanniens à Paris. Les archives sur les transformations de l'espace parisien sont presque inexistantes à la suite de l'incendie de l'Hôtel de Ville durant la Commune. Par contre, les documents des Archives du génie à Vincennes sur lesquelles nous avons travaillé sont très riches (1). Les officiers du génie appartiennent à un service très hiérarchisé. Leur discipline de travail nous permet aujourd'hui de disposer de documents complets, ordonnés et bien conservés. Chaque année, le Chef du génie de chaque place doit envoyer au Directeur de la province un état précis des travaux à réaliser dans sa chefferie. Pour chaque ville, ils existent ainsi de un à dix cartons contenant année par année les plans d'alignement et de distribution, les devis des sommes réclamées au ministère de la Guerre et les textes sous forme d'apostilles justifiant les tracés proposés.

Une période charnière.

Ces projets, établis surtout autour de 1840, semblent appartenir encore à la tradition urbaine du Siècle des Lumières, tels les plans des Ingénieurs français pour Rennes en 1720, ceux pour Brest et pour Nantes en 1755, ou encore les plans des Napoléon-villes: Pontivy et La Roche-sur-Yon en 1804.

Ces expériences sont liées à des préoccupations de rationalisation de l'aménagement du territoire s'exprimant tout particulièrement dans le travail des Ingénieurs. Investis de missions différentes, architectes et Ingénieurs divergent progressivement dans leurs conceptions des villes. Le XVIII^e siècle hérite de beaucoup des idées sur la ville émises à l'âge classique. Les Ingénieurs militaires en Algérie travaillent encore avec des concepts élaborés

pour l'essentiel par les architectes et transmis dans les principaux traités publiés durant les deux siècles. Les Ingénieurs ne présentent leur conception de la ville qu'au détour de textes concernant d'autres objets, essentiellement les routes et les ponts. Leurs premières interventions notables sur le dessin urbain concerneront la traversée des agglomérations. La ville ne les intéresse que comme un lieu où se distribuent des flux.

Les projets du Génie en Algérie appartiennent aussi au début de l'époque moderne et annoncent déjà de nouvelles conceptions de l'aménagement de l'espace. Les nouveaux problèmes à résoudre dans ce cas particulier obligent les officiers du génie à abandonner certaines idées plus classiques sur la ville. Il s'agit de juxtaposer un espace militaire nécessaire au casernement et un espace civil pour accueillir les colons, de composer un paysage français sur une terre africaine pour "civiliser" l'Indigène et satisfaire l'Européen, et de réaliser un espace d'échange moderne pour distribuer et dénombrer les hommes et les richesses.

Des ingénieurs soucieux de la prise en compte du contexte local.

Les Ingénieurs du génie comme ceux du corps des Ponts et Chaussées privilégient dans leurs projets pour les villes la rationalité, la fonctionnalité, le souci d'économie, la technique, le dénombrement (des hommes, des objets, des heures de travail nécessaires...). Cependant, et telle sera une des hypothèses principales de notre travail, les Ingénieurs militaires semblent appliquer leurs modèles avec un souci plus grand des spécificités locales que

leurs collègues civils. En effet, les ingénieurs du génie qui représentent 15% de la promotion de l'école polytechnique en 1850 (l'école des ponts - et - chaussées en accueille 8%) passent trois années de formation à l'école de Metz. L'enseignement dispensé y est considéré de bien moins bonne qualité que celui de l'école des ponts - et - chaussées. Cet avis est partagé par les officiers du génie eux - mêmes. Les matières enseignées y sont moins techniques et scientifiques. Elles ont un caractère un peu archaïque. Le service du génie considère encore "le coup d'oeil militaire" comme une des qualités importantes de l'officier. Cette compétence consiste en "l'application particulière de principes généraux modifiant selon les circonstances de toute espèce le type uniforme que la théorie nous a fait connaître" (2). Les exercices de reconnaissance militaire, comme les courses de botanique et minéralogie ou les exercices de chasse, permettent de développer cette aptitude chez l'officier du génie. Les ingénieurs des ponts - et - chaussées paraissent avoir reçu une formation plus moderne, qui fait appel à des matières nouvelles. Leur travail cependant semble gommer le local au profit d'une conception strictement technique de l'espace. Ainsi, les plans qu'ils proposent semblent consister en l'application d'un modèle uniforme, régulier, idéal, répondant certes à des soucis techniques et esthétiques mais parfois dénués de tout rapport aux réalités sociales et géographiques du lieu. L'ingénieur des ponts - et - chaussées est avant tout et deviendra surtout un dirigeant public et un administratif à la fois économiste et grand bâtisseur. A ce titre, appelé à proposer un aménagement pour une ville, il répond plus à une commande publique s'intégrant dans un projet de transformation de l'ensemble du territoire du pays qu'à une demande locale d'un groupe, voire d'un individu, comme peuvent le faire les ingénieurs du génie avec un souci technique plus limité.

Enfin, directement ancré sur un lieu, le militaire reste un homme attentif à la géographie.

Considérations méthodologiques

Le principal travail consiste dans un premier temps à établir des monographies de ville ; pour les cités existantes transformées comme pour les nouvelles fondations. Ces monographies sont réalisées pour l'essentiel d'après les plans et les apostilles disponibles aux archives du génie. Il s'agit à travers ces exemples d'analyser à la fois l'évolution des idées des ingénieurs militaires concernant la répartition des populations indigènes et européennes sur le territoire, la mise en oeuvre des projets (financement, problèmes fonciers et juridiques), et la résolution de certaines questions techniques... L'objectif est la mise en évidence du sens pratique des officiers du génie, cette qualité qui justifiera le choix fait pour un tracé régulier et rationnel.

Dans un deuxième temps, il sera possible de faire une synthèse générale de ces descriptions détaillées de projets selon un certain nombre de thèmes majeurs. Puis, nous tenterons de montrer l'évolution de quelques unes de ces villes jusqu'à la période actuelle afin de montrer que l'organisation d'un lotissement selon un plan régulier préalable favorise la constitution d'un tissu urbain et son adaptation aux multiples changements de programme au cours des temps. Il s'agit ainsi à la fois de comprendre les conditions de fondation de ces villes dans un contexte particulier de colonisation puis d'observer les mécanismes qui ont permis à ces agglomérations créées ex-nihilo de se développer, de s'étendre, de se densifier et d'accueillir au fil d'années riches en événement des fonctions et des usages nouveaux.

Ce programme de travail important oblige à ne pas se limiter à la lecture

des seules archives militaires. La présentation des principales références des ingénieurs militaires en matière d'aménagement de villes nous amène à consulter des traités et des cours d'architecture, de construction, d'arts militaires, des dictionnaires, des revues spécialisées, à observer des réalisations antérieures ou contemporaines... La présentation du contexte politique, économique et social de ces réalisations réclame la lecture d'ouvrages historiques généraux; cette partie est pour nous moins essentielle mais dont la compilation permet certaine compréhension. Enfin, la rédaction des monographies ne se fonde pas sur la seule lecture des archives du génie, mais aussi des archives d'outre-mer(3) qui apportent des compléments précieux, des études de centres nombreuses mais d'intérêt inégal, des archives municipales, des plans, des photos et des estampes conservées à la bibliothèque nationale, et sur l'observation du terrain que l'on peut encore faire aujourd'hui.

LES RÉFÉRENCES DES INGÉNIEURS DU GÉNIE

Les textes théoriques

L'urbanisme n'existe pas comme champ disciplinaire autonome avant le début du XX^{ème} siècle. Ce sont encore les architectes qui sont chargés de tracer les quartiers nouveaux et qui présentent des exemples d'aménagement et des règles à suivre dans les traités d'architecture.

Les architectes dans leur majorité proposent un discours esthétique et général sur la ville. Ils exhibent des plans d'embellissement qui reposent cependant sur des considérations d'hygiène, de moralité et de commodité

pour les circulations. Ils prônent l'importance de la symétrie, de la régularité et de la simplicité. Cependant, ils redoutent tous que l'on oublie pour ces raisons la variété et le contraste dans les formes au profit de l'uniformité et de la monotonie

Les ingénieurs interviennent sur la ville à l'occasion d'un projet technique, soit la construction d'un ouvrage d'art (un pont ou une route traversant la ville) soit la fortification d'un établissement. Dans leurs textes, la ville est présentée comme un objet technique et le territoire comme un espace qu'il faut rationaliser pour y répartir les hommes et les fonctions.

Ainsi, Louis Bruyère propose en 1829 dans "Les études relatives à l'art des constructions" pour l'organisation des lazarets(dont les plans ressemblent étrangement à ceux des centres coloniaux) un espace qui fonctionne comme une véritable machine à classer, à contrôler et à isoler les hommes et les marchandises.

De même, Belidor, professeur d'art militaire à l'école d'artillerie, publie un traité utilisé par plusieurs générations d'ingénieurs. Il sera édité de 1728 à 1830. La ville de Neuf - Brisach projetée en 1699 par Vauban est choisie comme le modèle le plus parfait. La ville est présentée comme un objet technique dont on précise toutes les dimensions sans porter un jugement esthétique. Les dimensions de la place centrale sont proportionnelles au nombre de bastions, la largeur des rues est telle que trois chariots doivent pouvoir se croiser, enfin la taille des îlots et des parcelles est calculée en fonction de l'organisation de la maison bourgeoise type. Belidor considère ces indications comme de peu d'importance et sur lesquelles il est inutile de s'attarder, "puisque'il ne faut que le sens commun pour comprendre l'utilité de telles dispositions"(4).

Les réalisations

La commande publique à laquelle les ingénieurs du génie doivent répondre en Algérie est d'une nature nouvelle pour eux. Ils ne doivent pas seulement projeter un objet technique (la fortification d'établissements), mais aussi tracer des villes nouvelles et transformer des villes existantes constituant l'armature urbaine d'un pays. Ces réalisations sont destinées aux militaires et aux civils. Les officiers du génie doivent fabriquer un nouveau savoir à partir de leurs connaissances techniques et des exemples dont ils peuvent être informés. Ils ont eu la possibilité d'observer dans certains ouvrages des plans de villes étrangères souvent des tracés réguliers qui semblent former un corpus.

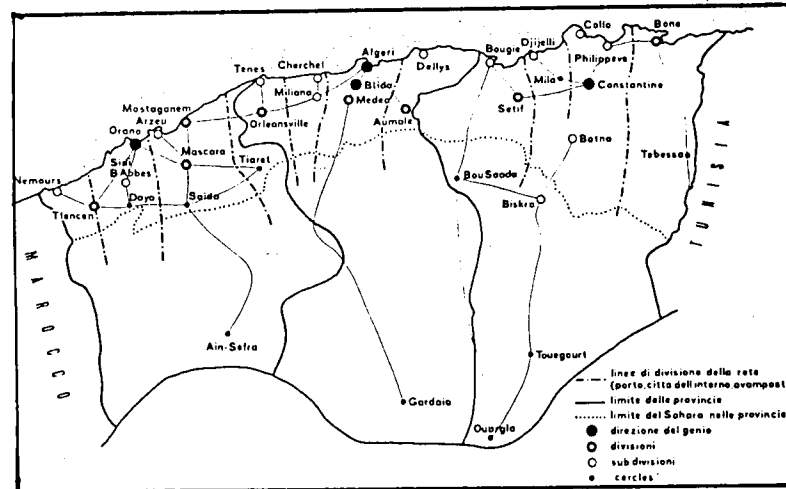
Ils connaissent le plan de certaines villes quadrillées fondées sur les traces romaines. Quatremère de Quincy, dans son dictionnaire historique de l'architecture publiée en 1832, présente pour illustrer le mot ville quelques exemples dont celui de Turin, "la ville partagée en 147 carrés". Londres est décrite comme une ville ennuyeuse et uniforme.

Patte, dans son traité de 1759 fait référence aux plans en damier des villes du Japon et de la Chine (5).

Les architectes présentent essentiellement des projets destinés à améliorer et à embellir les villes: les places royales, la rue de Rivoli à Paris, les travaux de Strasbourg et de Nancy, la place de Saint Pierre de Rome, etc; ils calculent et comparent.

Dans leurs apostilles, pour argumenter leurs choix, les ingénieurs du génie font référence à des plans de villes; pour Blida à des villes américaines, pour Alger aux rings aménagés dans certaines villes allemandes... Ils prennent en exemples les percées réalisées dans les villes métropolitaines, les surfaces d'espaces verts à Londres...

LE TRACE DES VILLES ET LES INGENIEURS DU GENIE:
ALGERIE 1830 - 1870



Reconstitution d'après "La carte générale de l'Algérie" de LIEUSSOU, in "Les ports de l'Algérie", 1850. (BN/ Cartes et plans). (dessin X. MALVERTI)

UN PROJET TERRITORIAL

La pacification du pays nécessaire face à la résistance organisée par Abd el Kader et la mise en place d'une colonisation de peuplement expliquent la création volontaire d'un réseau de villes, de centres de colonisation et de villages, depuis la côte jusqu'aux portes du désert. Ce maillage constitue dans un premier temps une réponse aux exigences stratégiques. Pour obtenir la rapidité du mouvement des troupes, on choisit d'établir tous les 80 km des postes magasins. Les tribus doivent pouvoir être saisies le même jour des quatre côtés à la fois.

De Tocqueville emploie le mot réseau en 1847 pour décrire l'occupation du Tell mise en place par Bugeaud (6) En 1857, Lieussou, Ingénieur des Ponts - et - Chaussées, représente clairement sur une carte l'organisation des établissements urbains sous forme d'un réseau. Il met en évidence les territoires desservis par chaque port, auquel on relie une ou deux places du Tell et une place aux confins du désert. Cette politique territoriale semble être une application du premier modèle d'aménagement du territoire présenté par De Cormontaigne, successeur de Vauban, dans son traité de fortification publié en 1741 et utilisé jusqu'en 1848 (7).

Ces modèles sont susceptibles d'être appliqués d'autant plus aisément qu'il s'agit d'un pays que l'on considère très peu habité, voire même désert.

"L'Indigène y est très rare et clairsemé sur un territoire où le domaine de l'Etat possède beaucoup de terres, où la propriété individuelle et patrimoniale n'existe pas et où la propriété commune ne s'appuie sur aucun titre. Il est plus facile d'introduire une population nouvelle sur un territoire qui n'est possédé qu'en commun que sur un sol où chaque pouce est défendu par un droit et un intérêt particulier" (9).

Cette richesse du domaine de l'Etat, constitué des biens des Turcs, des biens des corporations, des biens des tribus obtenus par l'achat, par l'expropriation ou par la confiscation amène la justice à préciser les notions de domaine public de l'Etat et domaine privé, ainsi que leur mode de vente ou d'attribution à des colons.

LES TRACES DE VILLES

Nous nous proposons de présenter deux exemples de monographies de villes : Tiemcen pour les cités turques transformées et Sidi Bel Abbès pour les centres coloniaux créés de toute pièce. Ces deux exemples sont bien représentatifs du travail effectué. Ils nous permettront de présenter les éléments majeurs qui peuvent rendre possible une comparaison des différents exemples et une présentation synthétique de ces projets.

Les villes anciennes transformées: le cas de Tlemcen.

Les villes précoloniales ne sont qu'un élément parmi d'autres sur le territoire existant; lignes de parcours des nomades, villages de montagne, etc, ont alors une importance au moins aussi grande. Mais les Français font de ces villes les noeuds du réseau et la structure de base de l'organisation du territoire colonial.

S'agissant de recomposer une ville, de répartir de nouveaux espaces sur un tracé existant, il nous a semblé pertinent de classer les villes selon les solutions proposées. Trois cas de figure sont repérables.

Une ville nouvelle européenne est créée selon un plan régulier, les établissements militaires sont regroupés dans un quartier.

Une ville nouvelle européenne est créée, les établissements militaires sont répartis dans la ville.

La ville se transforme sur elle-même, il n'y a pas création d'un quartier européen en continuité de la ville. Les établissements militaires sont répartis dans la ville. Des faubourgs s'édifieront plus tardivement à l'extérieur de la ville sans plan préalable.

Le projet de transformation de la ville de Tlemcen se rattache à la deuxième catégorie.

Tlemcen connaît un essor important durant la période arabe. Elle est ainsi au XI^e et au XII^e siècle une capitale du Maghreb central. La cité est assez importante pour qu'une grande mosquée y soit édifiée. Elle est par la suite occupée successivement par les haféides de Tunis, les Espagnols et les Turcs (1560). Tlemcen est réunie en 1670 à la régence d'Alger et devient une simple annexe du Beylic d'Oran. La ville est rapidement détruite, les habitants n'ayant pas voulu prendre parti pour les Marocains. Reconstituée, elle devient sous le

gouvernement turc une simple ville de garnison et un entrepôt naturel et obligé pour les produits venant de Fès par les caravanes.

En 1830, la ville compte environ 10.000 à 20.000 habitants. Elle aurait compté d'après Valensi jusqu'à 120.000 habitants à la meilleure période au temps de l'occupation arabe (10). La population comprend des juifs, des Kouloughlis (métis: Arabe - Turc), et des arabo - berbères (les hadars).

Tlemcen subit une décadence importante sous la domination turque, la ville se dépeuple et sa surface se réduit. L'armée entre une première fois dans la ville en 1836. Après la signature du traité de Tafna en 1837, les Français remettent Tlemcen à Abd El Kader. Lorsque les Français prennent possession de Tlemcen en 1842, un cinquième seulement de sa superficie primitive est habité. La pacification de la région sera longue. Pendant de nombreuses années, seuls les champs et les jardins en bordure du rempart sont protégés. La campagne environnante demeure encore un territoire en guerre. La plupart des Musulmans sont partis entre 1830 et 1842 au Maroc. De nombreuses maisons sont alors inhabitées.

Une première apostille du chef du génie de la place écrite en 1842 donne une idée des premiers travaux à réaliser dans la ville et de la description d'un tel établissement que peut faire un ingénieur du génie.

"Il a été évité autant que possible de toucher à des maisons habitées, parce que si l'enceinte perd un peu de régularité, mais rien de son utilité, il est conforme à la justice comme aux vues de M. le commandant supérieur d'arrêter les démolitions dans une ville qui ne présente presque partout qu'un amas de ruines et de décombres. Il restait encore quelques murs debout, toutes les toitures et les charpentes avaient disparues" (11).

Les travaux prioritaires à réaliser pour le Génie sont dans l'ordre d'urgence

les suivants: déblayer les décombres du Méchouar, rechercher dans la ville les maisons particulières susceptibles d'être utilisées pour les établissements militaires et les dégager, transformer des maisons pour y établir un hôpital et des casernes, transformer des mosquées en magasins et ouvrir des rues carrossables pour relier la porte d'Oran au méchouar (citadelle militaire).

Dès 1844, les autorités civiles et militaires commencent à discuter de l'agrandissement de la ville et du tracé de la nouvelle enceinte. Les travaux ne seront cependant entrepris qu'à partir de 1851. Cette extension de la ville par un nouveau quartier européen paraît inévitable.

"Le développement à donner aux établissements civils et militaires réclame de l'espace. L'ouverture de rues carrossables qui conduisent de la porte d'Oran au Méchouar et les places nécessaires à nos besoins actuels nous ont forcé à nous emparer d'un grand nombre d'habitations qui appartenaient à des indigènes et nous avons dû encore demander à la population indigène, dont le chiffre augmente chaque jour, de sacrifier de telle manière qu'elle ne sache plus où s'établir" (12).

La discussion portera en premier lieu sur la taille à donner à ce nouveau quartier. En 1846, la population de la ville est évaluée à 10 000 habitants dont 9 000 indigènes et 1 000 Européens.

D'ici vingt ans, on prévoit le retour de 1800 familles indigènes réfugiées encore au Maroc. Le nombre de la population indigène s'élèvera alors à environ 12 000 personnes. La population européenne va connaître un développement important, Tlemcen est en effet le centre d'un pays prospère. Le service du génie calcule que les Européens auront besoin de 13,33 ha tandis que les indigènes occuperont 24 ha (37,33 ha au total). La surface prévue par habitant est plus importante pour les indigènes (20 m² contre 14 m² pour les

Européens). Le génie considère que les Arabes habiteront encore dans des maisons à un seul étage organisées autour d'une cour tandis que les Européens occupent des immeubles à étages. Cette prévision fait preuve d'une bonne connaissance des besoins des habitants en matière de logement et des dispositions types retenues.

Ainsi, la nouvelle ville devra comprendre 40 ha soit 18 ha pour les constructions particulières, 15 ha pour les établissements publics et militaires et 7 ha pour les espaces publics.

Le premier plan d'alignement est présenté en 1844 par le service du génie. Ce projet ne comprend pas encore de proposition d'extension pour la ville. Pourtant, dès 1842, les Français se sont installés dans le quartier juif central.

"Le premier quartier, par sa position centrale, par ses communications faciles avec les établissements militaires et la porte d'Oran, enfin par la nature de sa population se prêtait mieux que les deux autres à l'établissement des colons. C'est donc là qu'ils se sont portés d'abord, et c'est aussi cet emplacement que la commission administrative a regardé comme le plus convenable pour l'installation de la ville européenne. L'espace qu'il présente est d'ailleurs suffisant pour les besoins d'ici à de longues années" (13).

Le projet du chef du génie pour l'année 1844 prend cette orientation en compte et divise la ville en deux parties (européennes et indigènes). Un autre souci apparaît: ne pas trop détruire la médina pour ne pas perturber les indigènes et afin de réduire les coûts de l'intervention.

"On s'est attaché, dans le percement des nouvelles rues, à démolir le moins possible. Le tracé de chaque rue sur le plan a été le résultat d'une étude sur les lieux se bornant à des alignements opérés au fur et à mesure des besoins de la voirie sur un seul côté des anciennes rues à élargir. Néanmoins,

on a moins multiplié les percements des rues dans les quartiers indigènes que dans les quartiers européens parce que ces quartiers sont déjà sillonnés de rues étroites qui suffisent à la circulation des piétons et qu'ils ne seront jamais le siège de commerce, surtout le quartier Hadar qui a une très forte pente... Il y aurait aujourd'hui de graves inconvénients à modifier sensiblement le projet parce que les colons ex-militaires, mis en possession de maisons domaniales, se sont répandus dans les quartiers indigènes... Nous nous sommes attachés à laisser intacts ces maisons qui ont été réparées par les colons" (14).

A la suite du projet du chef du génie, le directeur de la province fait part dans un mémoire de ses remarques. Ce texte exprime clairement les conceptions du service du génie sur le tracé des villes.

Les places doivent être de forme régulière. Les façades des anciens bâtiments qui les bordent doivent être elles-mêmes régularisées. Des communications larges et droites doivent lier ces différentes places.

Les rues doivent être dans l'axe des places et les édifices importants dans l'axe des rues.

Il faut tendre à isoler les édifices publics, qu'ils soient anciens ou neufs, du reste des constructions.

L'église est le bâtiment qui pose le plus de problème aux officiers du génie quant à son emplacement. Elle doit être reliée au centre de la ville européenne, mais il est préférable aussi qu'elle soit située sur un espace plus calme, loin du marché. Sa façade doit être située dans l'axe d'une rue importante.

Enfin, pour la première fois en Algérie apparaît dans un projet la nécessité de séparer le quartier européen des quartiers indigènes par "une large rue de ceinture".

Ainsi, ce projet de restructuration de la ville ancienne propose de transformer totalement le quartier juif en quartier européen par la création d'un quadrillage régulier. Par contre, les quartiers indigènes sont séparés de la zone centrale et "percés de quelques grandes rues destinées à faciliter les communications entre les portes de l'enceinte et les principales portes intérieures".

Ce premier projet est arrêté provisoirement par le ministre de la Guerre à Paris afin de délivrer les autorisations de bâtir. Entre cette date et 1854, le service du génie sera essentiellement préoccupé par le projet de la nouvelle enceinte et par la réparation des édifices militaires existants. Les services civils prenant petit à petit de l'importance, des discussions interminables vont s'installer entre les militaires et la municipalité représentée par la commission d'alignement; le service des bâtiments civils jouant le rôle de médiateur entre les deux parties. De plus, au sein de l'armée, le projet passe au cours de la discussion des mains du Chef du génie, à celles du Directeur de la province d'Oran pour être finalement sous la responsabilité du Commandant supérieur de l'Algérie.

Les différends portent essentiellement sur deux points: la forme, l'emplacement et la destination de la place d'armes située dans le nouveau quartier, ainsi que la situation de l'église par rapport à l'ancienne et la nouvelle ville.

Le service du génie défend l'idée d'une place d'armes au centre de la ville européenne qui soit propriété des militaires et entourée des principaux bâtiments de l'armée. Cette place sert pour la réunion des troupes, elle doit être parfaitement nivelée. Cette contrainte oblige à la réunir à la ville par un système d'escalier. Quant à l'implantation de l'église, le Génie tient à ce que l'église ait une position centrale en concurrence avec la grande mosquée " afin que ses

tours dominant les minarets qui devront disparaître un jour sous la dominance chrétienne' (fig 3).

L'autorité municipale désire une place mixte au centre de la ville reliée au quadrillage général des voies et bordée des principaux équipements publics. Elle tient à ce que l'église soit située au bord de la place d'armes dans la nouvelle ville afin de limiter le plus possible les expropriations (fig. 5).

'Il ne faut pas perdre de vue que le projet primitif (du chef du génie) a l'avantage d'assigner à l'église un terrain nu au lieu de le porter au centre du quartier Kouloughlis, ce qui aurait l'inconvénient de déplacer une proportion considérable de la population musulmane, celle qui est précisément la plus dévouée à l'administration française" (15).

L'architecte en chef des bâtiments civils, pour trouver un consensus entre les parties, propose un plan presque semblable à celui du Commandant du génie. Il conserve une place principale de même forme régulière et de même dimension, mais porte cette dernière plus au nord de manière à éviter des expropriations trop nombreuses (fig.4).

En 1857, la commission d'alignement se rallie dans son ensemble au projet du Commandant du génie amendé par le service des bâtiments civils. Le ministre de la guerre arrête le plan en 1858, il ne reste plus qu'à définir en détail certains alignements et l'emplacement des différents édifices publics.

La nouvelle enceinte construite à partir de 1852 limitera une ville suffisamment vaste pour de nombreuses années. La véritable croissance de la ville date des années 1920 - 1930. La création de la voie de chemin de fer en 1890 entraîne dès cette période la constitution de lotissements en dehors du rempart.

L'exemple de Tlemcen, ville occupée plus tardivement, met en évidence une évolution du travail du service du génie sur les villes. Par rapport aux premiers

projets (Alger, Bône, Djijell...), les militaires deviennent plus sensibles à un certain ménagement des populations en place. La ville de Tlemcen est rapidement constituée en commune de plein exercice. Ils sont contraints de prendre en compte la volonté des autorités municipales munies d'un appareil administratif et des instances élues capables de s'opposer à leurs volontés. De plus, Tlemcen est déjà une ville fortement structurée à l'arrivée des Français, malgré la description qu'ils en font d'un champ de ruines. C'est une ville culturelle comprenant des bâtiments anciens et une population citadine que l'on ne peut ignorer. Aussi, la grande mosquée ne sera pas transformée en église.

Enfin, l'importance des discussions autour du projet d'extension de 1854 et donc l'abondance des archives existantes renforcent l'intérêt que l'on peut porter à cet exemple.

Les villes nouvelles: le cas de Sidi Bel Abbès.

Un camp militaire est édifié à l'emplacement de la future ville en 1842. Le ministère de la Guerre ne le reconnaît pas officiellement avant que la ville ne soit créée en 1847. Durant cinq années, les militaires tiendront ce camp situé au sud d'Oran et maîtriseront l'issue vers la vallée fertile de Mekkerra.

Pendant cette période, la tribu des Beni-Amer émigre vers Fez et abandonne de larges surfaces agricoles. Les domaines s'empressent de s'emparer de ces terres de bonne qualité pour les réserver à la colonisation.

Dès 1847, il semble évident au service du génie qu'il faille créer une véritable ville pour y installer une garnison afin de protéger la région et de lui adjoindre un rôle de colonisation. Le site, formé d'un vaste plateau de forme

régulière, est très favorable au développement d'une cité.

A côté des établissements militaires provisoires s'installent sans attendre "quelques mauvaises maisons de cantinières et de marchands civils".

En 1847, le gouverneur, dans une dépêche envoyée au Commandant supérieur d'Algérie, expose le programme civil et militaire de la Place: équipements publics à construire, fortifications à réaliser, lots à concéder, enfin rues et places qui doivent coordonner le tout.

Le Commandant supérieur donne les conditions à respecter pour tracer l'enceinte. Il insiste sur la nécessité de bien occuper le plateau afin qu'aucune partie du terrain environnant n'échappe à la vue et, pour l'enceinte, de prévoir d'élever un mur crénelé, flanqué de bastions de 2m50 de haut, précédé d'un fossé de 3m de profondeur.

Pour lui, il est indispensable de s'éloigner le plus possible des figures irrégulières qui donnent au tracé et à l'assiette de la ville la même irrégularité afin d'échapper à toute enfilade de la part de l'ennemi placé sur les montagnes. Le plus grand côté de la ville, ainsi que l'axe important doivent être localisés dans le sens de la vallée.

Pour tracer le premier plan d'alignement le chef du génie est confronté au problème des relations entre quartier militaire et quartier civil. Faut-il les séparer par un mur d'enceinte intérieur ou par un boulevard ? Le Comité du génie de Paris donne la directive de construire ce dernier.

Le chef du génie pense que ce mur intérieur est une dépense inutile pour l'armée. Dans ces villes nouvelles, la population indigène est minoritaire. Le risque d'insurrection est minime. Il propose cependant de regrouper les établissements militaires dans un même quartier:

"Quand on crée tout, les militaires précèdent de longtemps les civils. Les

premiers risqueraient d'être éparpillés tant que le vide qui les sépare ne soit rempli. Les établissements militaires devraient pendant des années supporter ainsi très gratuitement l'aspect confus et décourageant d'une création en apparence mal coordonnée qu'on ne manquerait pas de juger mal conçue⁽¹⁶⁾.

Le chef du génie présente dans l'apostille accompagnant le premier projet d'allignement en 1847 la structure retenue pour le tracé de la ville:

'Le tracé de l'enceinte permet de donner une grande régularité au tracé des rues et des places. Voici comment on les a réparties: une rue large de 25 m plantée d'arbres et formant promenade traverse longitudinalement de l'est à l'ouest la ville par son milieu reliant les deux quartiers civil et militaire.

Une grande place d'armes s'implante dans le quartier militaire, deux plus petites dans le quartier civil sont tracées d'équerre sur cette rue qui se confond avec elle en les traversant.

Cette communication principale se trouve sur la route de Mascara à Tlemcen. Ses extrémités aboutissent à deux portes respectivement correspondantes aux deux directions qui mènent à la ville. Dans une direction perpendiculaire règne une autre rue principale de 10 à 12m de largeur. C'est par elle que s'effectuera la traversée de la place.

Les autres rues longitudinales ou transversales sont toutes parallèles aux deux rues principales. Elles sont réparties de manière à constituer une ville bien percée aux communications faciles dans toutes ses parties... Les rues transversales ne présentent 10 m de large que dans le quartier militaire dans la prévision d'une circulation fréquente par des troupes en armes. Les voies auront 8m de large dans le quartier civil⁽¹⁶⁾.

Puis, le chef du génie propose une répartition précise des différentes surfaces: 16 ha pour les établissements militaires, 10 ha pour les installations

des concessions civiles, 11 ha pour les rues et les places et 5 ha pour les fortifications soit 42 ha au total (fig. 7).

Dès 1848, des modifications sont apportées au plan. Elles portent essentiellement sur la localisation des équipements publics civils.

L'église et la mairie sont déplacés sur un espace réservé alors au marché, de manière à ce que l'église se trouve située face à l'amphithéâtre que représente le quartier nord. Dans le projet pour l'année 1852, le Commandant supérieur demande de situer l'église dans l'axe de la rue longitudinale principale afin de donner un aspect plus satisfaisant à l'édifice. Le Comité du génie n'est pas favorable à ce déplacement et remet l'église à sa position précédente. Par la suite, le théâtre n'ayant pas été programmé, il faut lui trouver une situation favorable. La place du marché, la plus animée, est choisie. La mairie est déplacée de nouveau pour être construite définitivement face à l'église.

La gendarmerie quitte le quartier militaire et occupe l'îlot réservé au tribunal et à la prison. La prison est ainsi rejetée plus en arrière, le long d'une rue secondaire pour ne pas dévaloriser l'axe principal (fig. 8).

En 1849, le Commandant supérieur demande l'agrandissement de l'enceinte afin de porter la largeur des rues à 10 m dans le quartier civil et pour élargir les files d'îlots contenant soit une place soit un équipement. Il semble ainsi clair que les ingénieurs militaires implantent volontairement les bâtiments civils dans la même file d'îlots; ce qui simplifie le tracé de la ville et le dimensionnement des divers éléments.

En 1847, le chef du génie se prononce déjà pour la possibilité de ne pas séparer strictement les établissements militaires et civils. Il propose "d'introduire plus tard l'élément civil dans ce quartier en concédant des emplacements qui longtemps utilisés (par les militaires) puissent devenir un jour disponibles. Les

deux installations alors formeront un tout, participant des mêmes communications, des mêmes places, des mêmes promenades, des mêmes eaux pouvant se développer séparément, soit en même temps, soit successivement sans que le retard apporté au développement de l'une nuise en rien au développement de l'autre"(17).

On constate en effet sur le plan Joanne de 1901 que la place d'armes du quartier militaire est entourée d'équipements civils: un hôtel, la poste et des écoles (fig. 9).

L'exemple de Sidi Bel Abbès offre un exemple presque parfait de centre colonial créé de toute pièce par les Français. Le terrain d'assise ne présentant pas de contraintes particulières, le tracé se développe le plus régulièrement en réponse aux exigences des Ingénieurs militaires. Cette ville constitue pour eux le modèle du centre colonial.

L'étude du cas de Sidi Bel Abbès montre la liberté avec laquelle les Ingénieurs déplacent les édifices publics sur la grille. Le tracé est indépendant de la forme de ces édifices. La ville est pensée comme une organisation et non plus comme un espace architectural.

Enfin, il est curieux de constater, dans l'ensemble des exemples que l'église est l'édifice qui pose le plus de question quant à son implantation. Plusieurs hypothèses peuvent être avancées.

La colonisation en Algérie ne s'est pas fondée sur la religion comme en Amérique du sud par exemple. L'appartenance d'une partie des officiers du génie au mouvement Saint Simonien explique peut-être leur attitude envers cet édifice qui reste pourtant pour la plupart des colons "le clocher du village". Ainsi, préfèrent-ils peut-être une séparation lisible sur le plan entre l'Eglise et l'Etat.

ELEMENTS IMPORTANTS DES TRACES.

Il nous semble possible de retenir dès maintenant trois éléments principaux nous permettant d'analyser l'ensemble des exemples selon des critères communs: la régularité, le public (espace public et système des équipements) et les relations entre les différents quartiers militaires, civils et parfois indigènes.

Ces éléments, qui concernent essentiellement la forme des villes, doivent être complétés par d'autres analyses: le financement des réalisations et les contraintes juridiques auxquelles sont soumis les propriétaires de lots.

Il nous semble de plus important d'analyser dans leur ensemble les points principaux sur lesquels se fondent les remarques des Directeurs du génie, du Commandant supérieur, du Comité du génie, voire des autorités civiles sur le projet initial du chef du génie de la Place.

La régularité

La première règle pour les Ingénieurs du génie est de se rapprocher le plus possible d'une figure régulière pour tracer le périmètre de la ville. La forme de l'enceinte et l'emplacement des portes de la ville dont est responsable le service du génie déterminent la régularité du tracé des rues et des places:

"Si aucune raison ne s'y oppose, on adopte une symétrie et une régularité indiquant qu'une idée d'ensemble a présidé à la création de l'établissement. On aligne les façades en créant des cours régulières même si le terrain est irrégulier, ce qui a lieu le plus souvent" (18).

Les Ingénieurs du génie emploient sans doute le mot régulier provenant des

mathématiques (les règles) et utilisé dès 1720 par Ozanam dans son traité "La fortification régulière et irrégulière" au moment où des places fortes sont créées sous la direction de Vauban(19). Pour les architectes ce mot s'est confondu avec les termes: proportion, symétrie et ordre.

Cette recherche de la régularité s'explique par un souci d'économie et d'organisation rationnelle de l'espace. Les ingénieurs du génie sont soucieux des finances publiques (coût des infrastructures) et des dépenses privées. Ils sont sensibles aux capacités financières des colons et à leurs besoins en espace. Les officiers du génie s'efforcent de dessiner des îlots orthogonaux, de limiter les contraintes d'ordonnement et d'arcades afin de réduire les dépenses de construction.

La logique mathématique des ingénieurs et l'usage qu'ils commencent à faire des intégrales expliquent aussi cette obsession de la régularité:

"Etablir les dimensions à donner aux pièces. Ces dimensions découlent du programme et des règlements. On groupe ces pièces en un tableau de manière à réunir les services de même nature. On examine les groupes et on détermine le nombre de bâtiments séparés qu'il faudra affecter suivant la place dont on dispose et le nombre d'étages à donner. La superficie de chaque bâtiment étant déterminée, il s'agit de placer chacun d'eux sur le terrain en le représentant seulement par sa toiture.

On classe dans leur logique les besoins à satisfaire, dégageant de la masse les détails. Les points principaux doivent fournir les données maîtresses de l'oeuvre. Tout doit se synthétiser en quelques grandes lignes, en un certain nombre de points saillants qui commandent la composition et lui donnent son caractère propre" (20).

Le public.

A. Demangeon et B. Fortier insistent dans leur ouvrage "Des vaisseaux et des villes" sur l'importance de démontrer comment l'espace public, un des supports privilégié du monumentalisme du XIX^{ème} siècle, loin de recouvrir l'ancienne réalité de la rue, a été modelé et en définitive créé par la redistribution entre équipements, travail, échange et résidence. Ils deviennent les éléments clés d'une nouvelle disposition des pratiques urbaines (21).

Les espaces publics.

La place est l'espace public par excellence. L'importance des villes se mesure au nombre des places réparties dans le tracé général. Le village n'en comprend qu'une et les centres de colonisation au moins trois: la place d'armes et deux places civiles où se répartissent les équipements. Il semble indispensable de projeter des places de forme régulière et de les joindre entre elles par des communications larges (au moins 25m).

Les Ingénieurs militaires considèrent la place, l'esplanade, les promenades au même titre que les fontaines, les églises, les mosquées, les hôpitaux... Dans les traités d'architecture, la place est conçue comme un des édifices constituant la ville.

Par souci d'économie, le tracé de l'ensemble des espaces publics doit répondre dans l'ordre aux exigences des communications, de la salubrité, du commerce, de l'écoulement des eaux et de l'éclairage.

Le système des équipements

La république, encore jeune célèbre ses espaces de représentation. Chaque édifice a un rôle symbolique à jouer dans la ville. Des valeurs sont reconnues par tous et se traduisent par la répartition des équipements sur le tracé des villes. Plusieurs caractéristiques marquent l'apparition de la notion d'équipement.

Le monument formait dans la ville un événement et une unité discrète. Un équipement ne s'implante jamais seul. Il participe généralement d'une série: les hôpitaux d'une même grande ville ou l'ensemble des équipements d'un centre.

Les bâtiments d'un équipement sont insularisés. Ils s'affranchissent du parcellaire urbain, de l'alignement et de la présence sur la rue. Par des séparations, des coupures et des vides ces nouvelles constructions introduisent des points de régularité dans la ville.

Les équipements se répartissent dans la ville selon des règles. Ainsi le nombre des équipements dans un établissement détermine son importance dans le réseau de ville. Le village comporte les cinq édifices de base: l'église, la mairie, l'école, la justice de paix et le presbytère. Peuvent s'ajouter selon la grandeur de l'établissement: le théâtre, l'hôpital, le marché, la gendarmerie, la préfecture, voir quelque fois des équipements pour les indigènes. Il est important de signaler l'ordre dans lequel les ingénieurs du génie de chaque place classe l'importance de ces édifices: l'église, l'hôpital, le marché, l'hôtel de ville, la prison, le tribunal, la gendarmerie, le théâtre, et les logements pour les services civils.

Par ailleurs, sur les plans dessinés par les ingénieurs, les équipements

publics sont représentés par leur plan masse alors que les îlots de résidence sont notés par un simple pourtour ou par leur surface lavée en encre de couleur. Les officiers du génie connaissent en effet les plans types mis au point pour chaque édifices et s'accordent sur certaines conventions. Séparés les uns des autres, ils trônent au centre de leurs îlots réservés. Pour plus de commodité, les militaires prévoient des files d'îlots pour les équipements, plus larges que celles accordées aux concessions privées.

Enfin, chaque série d'équipements se répartit sur le dessin de la ville selon des règles communes. Sans scrupules, les Ingénieurs militaires déplacent les futurs édifices comme des pions sur un échiquier. Le plan de la ville n'est pas conçu comme le projet d'un paysage, mais comme une organisation répondant à des critères d'efficacité, de rendement et de performance.

L'église comme la mairie ne sont pas toujours situées sur la place centrale la plus animée. On réserve cette dernière pour construire le marché, le théâtre. Les équipements administratifs sont réunis autour d'une même place, tandis que certains bâtiments pour des raisons d'hygiène, de fonctionnement ou de coût du foncier sont rejetés dans des emplacements moins centraux: l'hôpital, les écoles, la prison, les abattoirs...

Le traitement des relations entre les différents quartiers.

Dans l'ensemble des projets auxquels les Ingénieurs du génie sont appelés à travailler en Algérie la question du traitement des relations entre les espaces de nature différente est primordiale. Il peut s'agir du raccordement entre l'ancienne ville turque déjà transformée et la nouvelle ville européenne, des relations entre le quartier militaire et le quartier civil ou entre le quartier civil et le

quartier indigène. Le dimensionnement des îlots, l'utilisation de l'espace public, de murs de séparation ou de plantations vont permettre ces raccordements.

Dans le cas du traitement des relations entre l'espace civil et l'espace militaire d'une ville, il s'agit de résoudre la liaison entre des îlots de grandeur et de conception différentes. Les îlots - résidence ont une dimension plus réduite correspondant à deux maisons mises dos à dos. Les ingénieurs ne connaissent pas la disposition exacte des bâtiments sur la parcelle, mais seulement les quelques types généraux d'habitation qui peuvent exister. Par contre, ils connaissent avec exactitude le plan de chaque établissement militaire qui occupe en général des îlots de taille importante.

Nous sommes tentés de comparer ces problèmes avec des questions similaires auxquelles les ingénieurs et les architectes sont confrontés pour l'implantation des habitations collectives. Les casernes comme les HBM ou les HLM sont des ensembles de logements collectifs implantés sur un vaste terrain appartenant à une collectivité. Il est indispensable d'inventer de nouvelles figures d'implantation tels les peignes, les redans, les rangées... Il s'agit par la suite de relier cette structure avec une organisation plus classique de la ville faite de rues, de places et d'îlots plus petits. Plusieurs solutions sont choisies. Un mur d'enceinte peut limiter les deux quartiers, une esplanade large peut permettre de passer d'une structure à une autre, ou bien encore les établissements militaires occupant des surfaces plus petites (bureaux, logements des autorités, service technique, mess des officiers....) sont placés en bordure du quartier civil. Les établissements les plus encombrants (casernes, magasin, hôpital, arsenal....) sont placés le long de l'enceinte.

DES PERSPECTIVES DE RECHERCHE.

Notre attention sur l'objet d'étude choisi (les villes coloniales françaises en Algérie) s'est portée essentiellement sur la spécificité du travail des Ingénieurs du génie par rapport à l'intervention d'autres professionnels sur la ville. Ceci explique un travail assez long, encore inachevé sur la formation des officiers du génie et le fonctionnement du corps au XIX^{ème} siècle.

Les plans dessinés par les Ingénieurs militaires, ainsi que les apostilles les accompagnant mettent en évidence les qualités particulières de leur travail: leur souci d'économie et l'attention qu'ils portent aux réalités, l'idée qu'ils ont de leur mission (servir l'Etat..), les connaissances géométriques et mathématiques qu'ils ont acquies durant leur formation et dans les exercices d'art militaire (la castramétation notamment). Enfin, proches pour beaucoup des idées progressistes saint simoniennes ou fourrieristes, ils défendent avec force les exigences de communication aisée, de salubrité, d'un certain confort surtout pour les soldats (eau, température de l'air...).

Il reste cependant de nombreuses tâches à poursuivre. Il faut compléter les monographies déjà entamées et fabriquer celles manquantes permettant d'obtenir un corpus suffisamment complet pour établir une synthèse pertinente. Les monographies doivent être complétées par la lecture d'ouvrages historiques sur ces villes et de textes littéraires et par la consultation de documents iconographiques (gravures, peintures, photos).

Deux points principaux méritent enfin d'être approfondis selon le contenu des archives: le financement de ces réalisations et les contraintes juridiques

mis en place pour contrôler le paysage urbain.

Enfin des voyages sur place dans quelques villes choisies pour leur exemplarité doivent permettre d'analyser l'évolution de la ville depuis sa fondation jusqu'à aujourd'hui. Il s'agit de rappeler qu'un plan initial régulier et soigneusement dessiné a permis à la structure urbaine de traverser le temps, de se densifier, d'accueillir des fonctions et des usages nouveaux.

Dès l'établissement des plans d'origine, les ingénieurs du génie prennent en compte l'élément temps. La ville se construit petit à petit. Il faut prévoir un tracé capable de s'adapter aux besoins des futurs citoyens pour une période de 10 à 20 ans.

Ainsi, à Orléansville le chef du génie montre en 1845 l'importance d'un premier plan bien conçu afin d'assurer avec économie la circulation, la salubrité, l'écoulement des eaux et l'éclairage:

"Parmi toutes les questions, celle de l'extension de la ville est une des plus importantes, non seulement pour les réserves de terrains devant servir aux constructions particulières, mais encore pour l'enceinte du camp actuel, pour le tracé des rues, des routes, des canaux extérieurs, de la fortification et des zones de servitude de la nouvelle cité. Il faut s'en occuper de suite pour ne pas faire de constructions inutiles, car il ne peut être l'objet d'aucun doute que la ville ne sorte de ses limites avant 10 ans" (22).

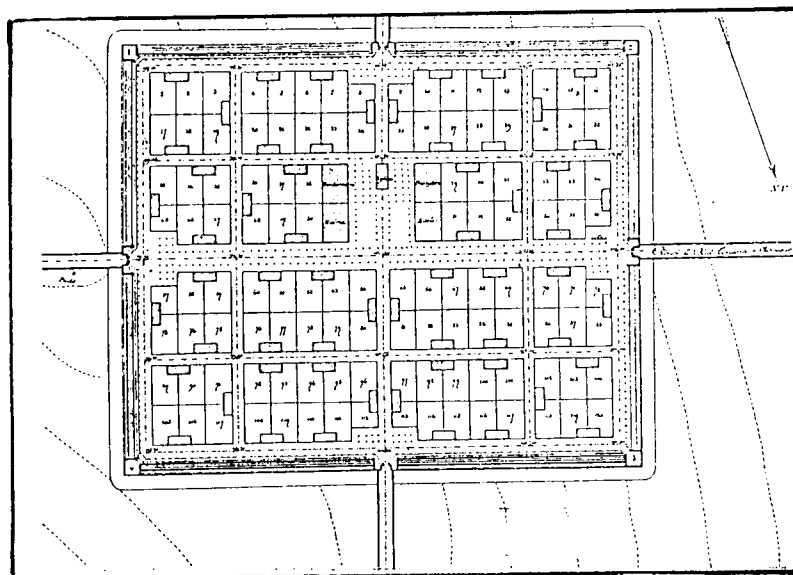
A Sidi Bel Abbès, le chef du Génie de la Place comme le directeur de la province conseille de concéder en premier les lots situés le long du quartier militaire afin de ne pas avoir un terrain vide entre l'espace de la garnison et le centre de la ville civile.

A Sétif, en 1844, le chef du Génie de la Place fait preuve d'une grande clairvoyance sur le processus d'urbanisation de la ville:

"Une surface de 32 000 m² est prévue pour la ville civile. En comptant 10 m² par habitant dans une ville où les logements comprennent un rez-de-chaussée et un étage, ce plan sera suffisant pour y installer une population de 3000 ha..."

Par la suite, les nouveaux habitants enrichis construiront des maisons de plusieurs étages" (23).

Le plan initial est conçu comme permettant d'établir le cadre sur lequel la ville pourra se constituer au cours du temps. Un bâtiment peut se substituer à un autre en fonction des besoins des habitants. Le plan demeure intact. Le dessin de la ville est considéré comme le point de départ de l'urbanisation et non comme la résultante. Les Ingénieurs du génie, comme urbanistes, proposent un plan précis dont l'interprétation est univoque du point de vue urbanistique mais plurielle du point de vue architecturale.



Plan de villages de colonisation levés par un géomètre, 1849. (BN /cartes et plans)

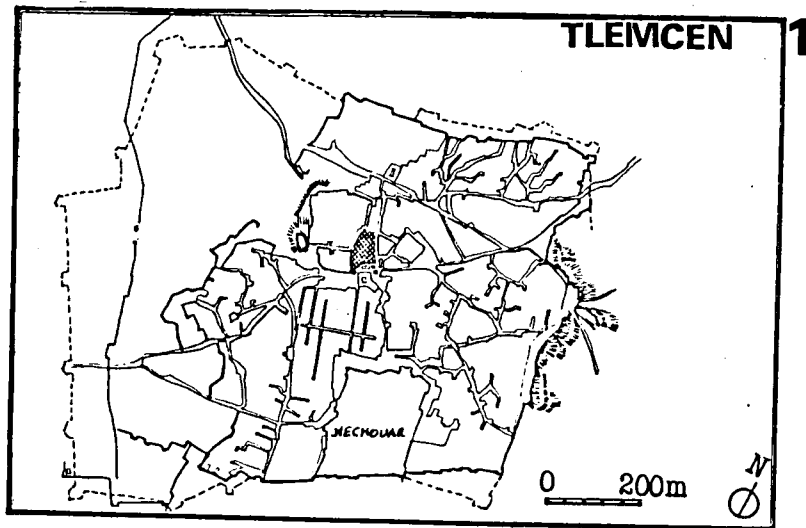
NOTES

- 1 Ce fond d'archives conservé par le service historique de l'armée de terre est constitué de deux séries qui concernent les villes.
L'article 8 section 1: pour chaque ville, un ensemble de cartons (de 1 à 10) contient des plans et des devis des travaux à réaliser dans la ville.
La série H contient les dossiers concernant la gestion du domaine militaire de chaque Place.
- 2 Gay Vernon, "Traité d'art militaire", 1820.
- 3 Les archives nationales d'outre-mer à Aix en Provence contiennent la série N, travaux publics et la sous-série 1N1 à 1N30, bâtiments civils et voirie urbaine, la série F14, plans de villes et la série F80 (2038 - 2039 - 2040) contenant des cartes et des plans de 1847 à 1895.
Ces archives du gouvernement général comprennent des pièces l'administration des services civils (ponts - et - chaussées et bâtiments civils). Elles contiennent beaucoup de plans d'alignement. Ce fond est malheureusement très incomplet.
- 4 Belidor, "La science des ingénieurs dans la conduite des travaux de fortification et d'architecture civile", 1728.
- 5 P.Patte, "Mémoire sur les objets les plus importants de l'architecture", Paris, 1769.
- 6 Rapport de A. De Tocqueville, député de l'Eure, responsable de la commission chargée en 1847 d'examiner le projet de loi relatif aux crédits

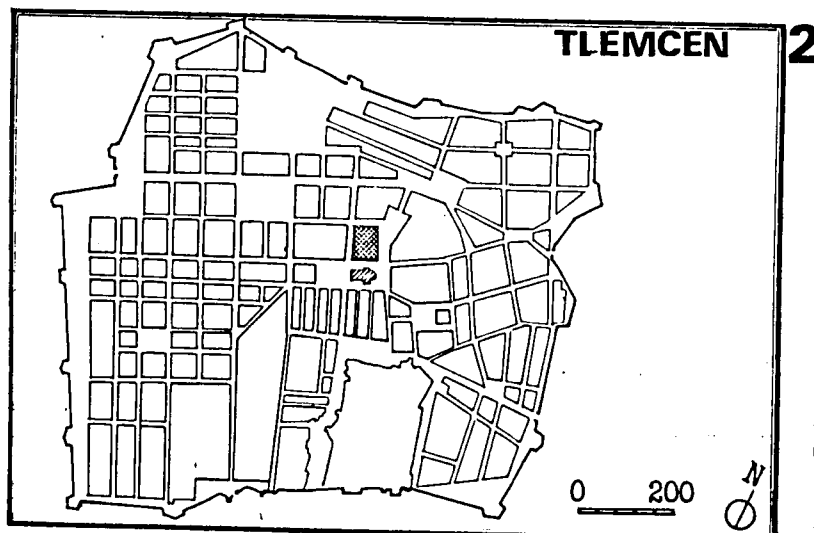
extraordinaires demandés pour l'Algérie.

- 7 L. De Cormontaigne, successeur de Vauban, propose la première théorie des modèles spatiaux d'aménagement du territoire. Il présente une théorie de fortification d'un territoire imaginaire sans relief, "Architecture militaire ou l'art de fortifier", la Haye, 1741.
- 8 Lieussou, Ingénieur des ponts - et - chaussées est l'auteur d'une carte de l'Algérie, dans "La carte générale de l'Algérie", 1857, B.N. , cartes et plans, pl 2, pp220.
Il met en évidence les territoires desservis par chaque port et indique le port, la ville de l'intérieur et la ville aux portes du désert.
- 9 voir note n°6.
- 10 Valensi L., "Le maghreb avant la prise d'Alger", Paris,1969.
- 11 Archives du Génie, art 8 sec 1, Tlemcen, carton n°1, apostille du chef du Génie pour le projet de l'année 1843.
- 12 Archives du Génie, art 8 sec 1, Tlemcen, carton n°2, extrait du procès verbal de délibération du 5 Mars 1847 de la commission consultative de Tlemcen, discussion sur la superficie de la nouvelle ville.
- 13 Archives du génie, art 8 sec 1, Tlemcen, carton n°1, apostille du chef du Génie pour les projets de l'année 1844.
- 14 voir note n°13.
- 15 Archives nationales d'outre - mer à Aix en Provence, 1N28 (2), extrait du registre de la commission des alignements de Tlemcen, 13 octobre 1857.
- 16 Archives du Génie, art 8 sec 1, Sidi Bel Abbès, carton n°1, apostille du chef du Génie pour les projets de l'année 1847.
- 17 Idem.

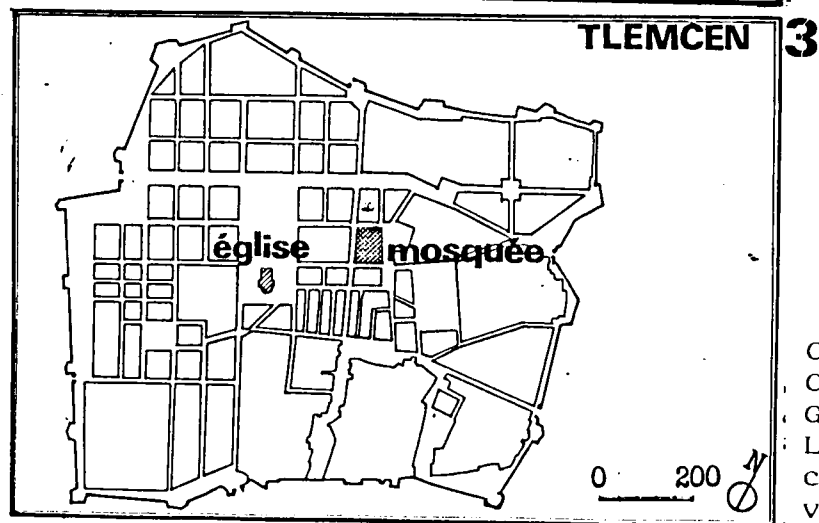
- 18 A. Garnier, Capitaine du Génie, cours de construction de l'Ecole de Metz, " Composition d'un projet de bâtiment et histoire sommaire de l'architecture", 1850.
- 19 W. Szambien, "Symétrie, goût, caractère", Paris, 1986.
- 20 voir note 18.
- 21 A. Demangeon, B. Fortier, "Des vaisseaux et des villes", 1978.
- 22 Archives nationales d'outre - mer, Aix en Provence, 1N22, dossier Orléansville, apostille du chef du Génie pour les projets de l'année 1845.
- 23 Archives du Génie, Vincennes, art 8 sec 1, Sétif, carton n°1, apostille du chef du Génie pour le projet de l'année 1844.



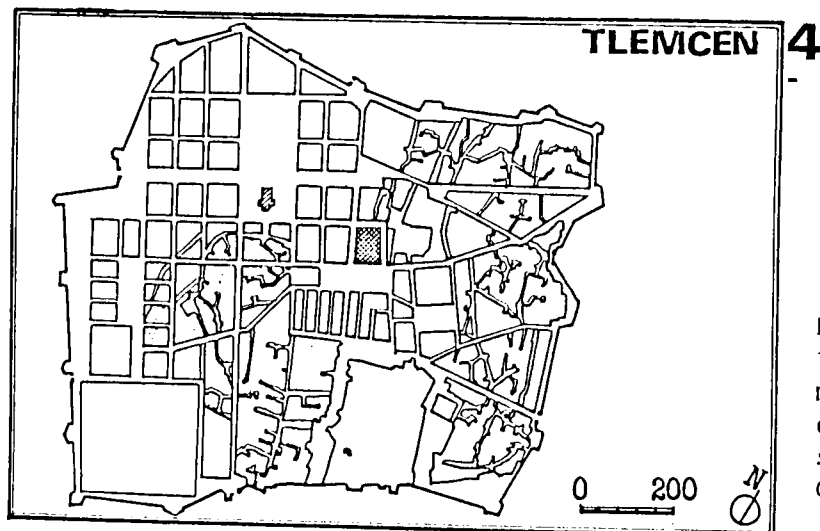
Plan de la ville
levé par le chef
du Génie
de Tlemcen 1842



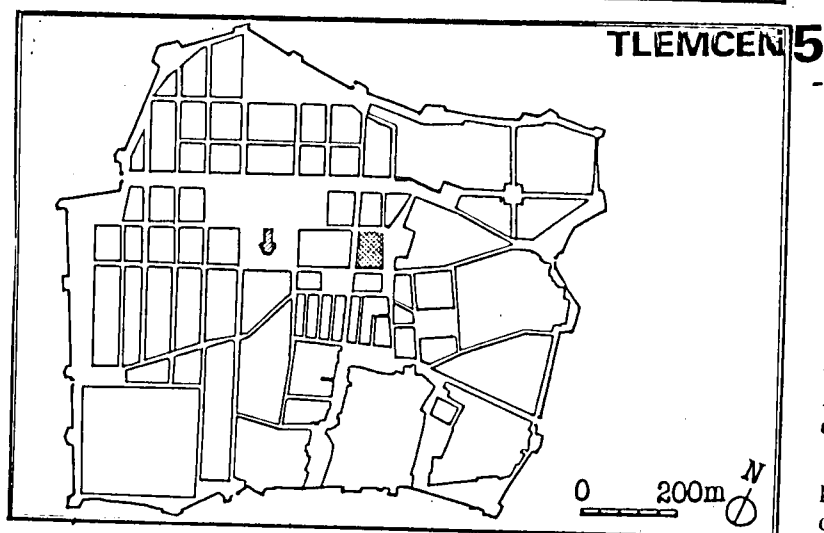
Projet du chef
du Génie de la
Place de Tlemcen
pour 1852



Contre_projet du
Commandant du
Génie 1854
L'église est au
centre de la
vieille ville

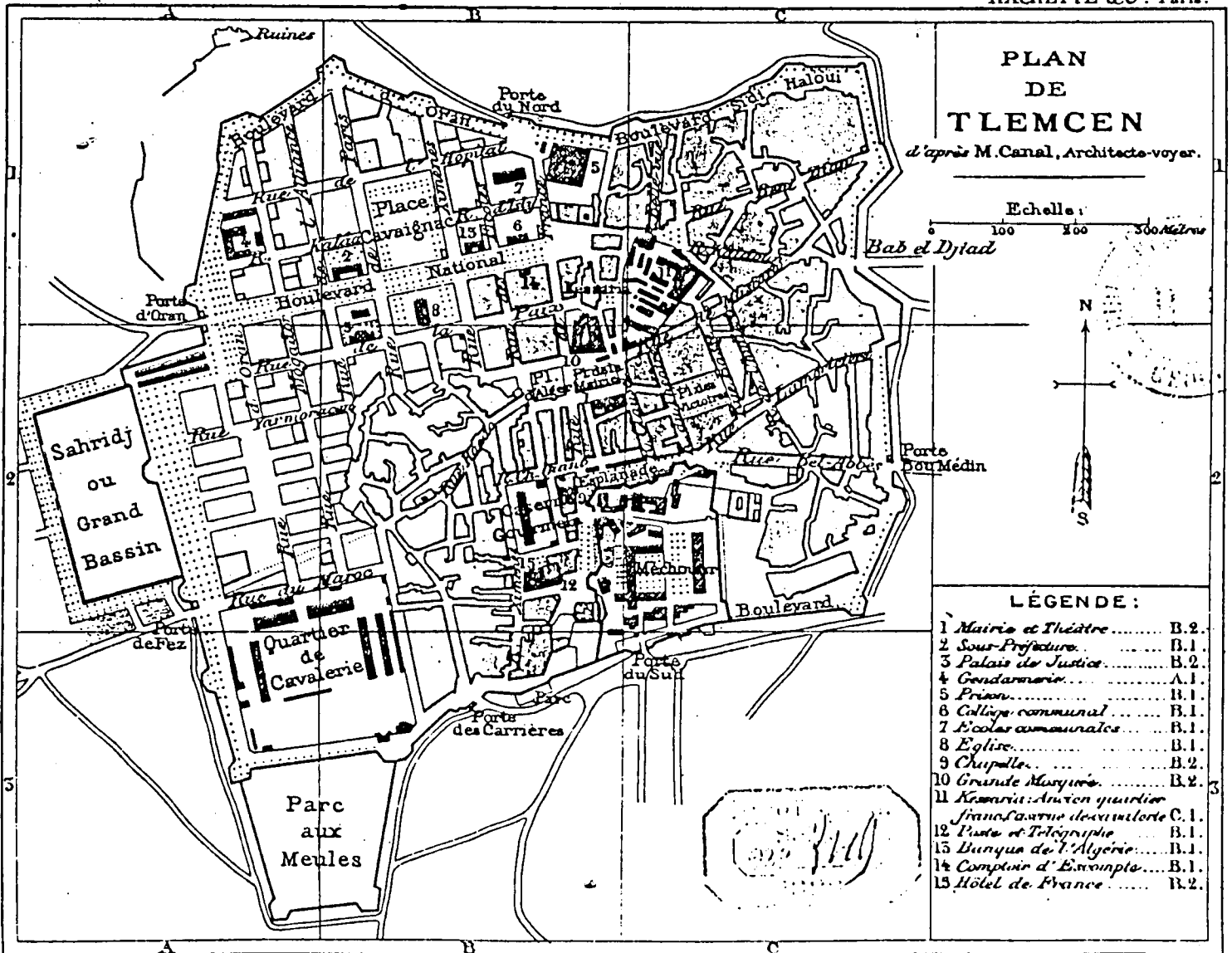


Projet de l'archi-
tecte des bati-
ments-civils
critiqué par le
service du Génie
Ce plan sera réa-
lisé. 1854



Projet présenté
par la commission
des alignements et
le conseil municipi-
pal. Il propose un
compromis 1855

Ces plans sont réalisés d'après des
documents des archives du Génie



PLAN DE TLEMCCEN
d'après M. Canal, Architecte-voyer.

Echelle : 100 200 500 Mètres

N
S

LÉGENDE :

1 Mairie et Théâtre	B.2.
2 Sous-Préfecture	B.1.
3 Palais de Justice	B.2.
4 Casernes	A.1.
5 Prison	B.1.
6 Collège communal	B.1.
7 Ecoles communales	B.1.
8 Eglise	B.1.
9 Chapelle	B.2.
10 Grande Mosquée	B.2.
11 Kasbah: ancien quartier français, avec des vestiges	C.1.
12 Poste et Télégraphe	B.1.
13 Banque de l'Algérie	B.1.
14 Comptoir d'Escompte	B.1.
15 Hôtel de France	B.2.

1. Thuillier, Del.

B.N Ge F/1024 carte

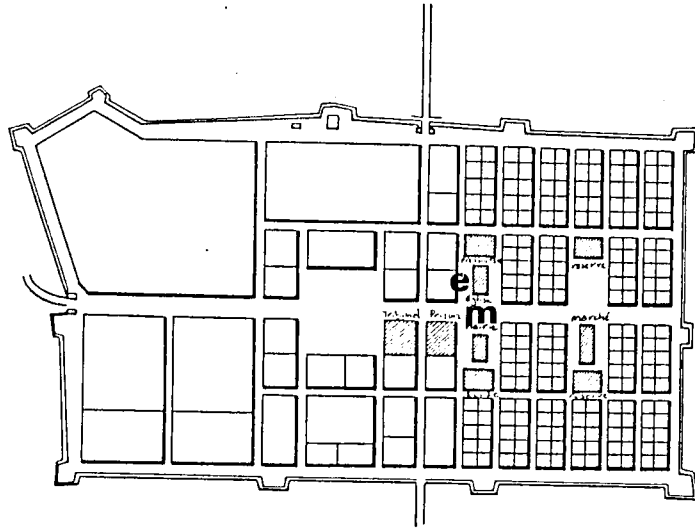
8-88

1901

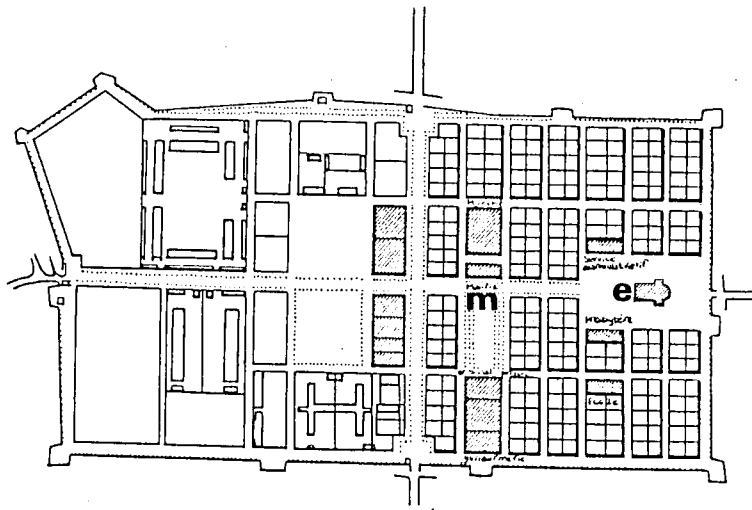
Grave et Imprimé par Ehrhard

Sidi Bel Abbès

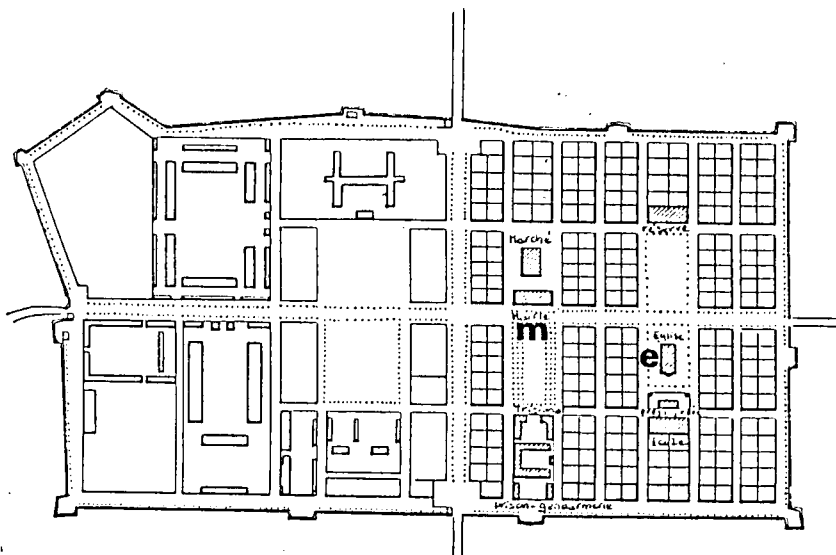
7



1847



1852-53



1854-55



