

Présentation

L'objet de recherche

La ville d'Oran pendant plus d'un quart de siècle constitué notre champ privilégié d'études et de recherches urbaines, notre « Laboratoire » comme dira Marcel Roncayolo à propos de Marseille.

Notre constante préoccupation a été toujours d'essayer de comprendre comment et dans qu'elles conditions ; en dépit, des aléas de l'histoire, Oran a pu connaître la modernité urbaine avant toute autre ville algérienne.

C'est donc dans la perspective d'une sociologie politique du fait urbain, que nous abordons l'analyse de la ville algérienne à travers le cas d'Oran ; comme objet et comme catégorie d'analyse. Ceci implique à l'évidence des questionnements sur les modes d'articulation des politiques urbaines et l'identification des acteurs politiques collectifs et individuels, institutionnels ou informels du champ de l'action politique urbaine dans leur dimension historique.

Aussi, nous nous sommes efforcés, dans le cadre de la présente thèse de procéder à l'analyse des recompositions spatiales et des transformations du paysage urbain à travers les trois expériences de politiques d'aménagement et de repeuplement urbains s'étalant sur une *durée* au sens braudélien du terme, de plus de deux siècles tranchée dans la coupe de la temporalité urbaine d'une ville où, à partir du premier quart du XVIII^e siècle, l'histoire fut ; entre autre, marquée par une série de séquences historiques : deuxième occupation espagnole (1732-1792), deuxième reconquête algéro-ottomane (1792-1831) ; et enfin, la période de la colonisation française à partir de 1831 à 1912 que nous donnons à voir comme la phase cruciale qui a permis à la ville d'entrer dans le mouvement mondial de transformation des villes.

Chacune de ces séquences fut marquée par une expérience urbanistique, qui bouleversa profondément l'espace urbain ; tant dans son organisation que dans son paysage ; non sans avoir des conséquences sur la composante ethnique et la structure socio-démographique des populations urbaines.

Nous nous devons cependant de préciser, que dans le présent travail, nous avons jugé utile et nécessaire de prolonger la période coloniale à 1912. Sans quoi, nous n'aurions pas pu comprendre la césure qui s'opéra en 1892 entre deux moments de logique d'aménagement au sein même du système

colonial, entre un urbanisme voyer, quand bien même qu'il soit d'inspiration haussmannienne tardive et un urbanisme de plan intégré dans les logiques de marché foncier soutenu par des sociétés immobilières dirigées par des groupements financiers métropolitains.

En fait, nous pensons que, si nous continuons ; que se soit dans l'action du praticien ou dans les préoccupations du chercheur, à mal comprendre aujourd'hui les logiques des politiques urbanistiques qui ont remodelé la ville algérienne dans le passé ; c'est parce que nous persistons à avoir une vision par trop limitative de la genèse des politiques d'aménagement des villes et de leur résultante le peuplement européen des grands centres urbains ; en somme, du processus d'émergence de la ville moderne en Algérie dans le cadre de la domination coloniale. Ces questions demeurent à l'évidence, une friche à peine abordée ; que seul un nécessaire bilan des travaux théoriques qui serait une sorte d'état de l'existant, permettra de nous aider à les poser avec pertinence.

Pour ce faire, nous nous sommes situés délibérément dans le sillage des travaux théoriques et pratiques des historiens de la modernité urbaine ; notamment les travaux du regretté Bernard Lepetit, des médiévistes Georges Duby et Jacques Le Goff, leurs travaux sur la ville en particulier ; du géographe Marcel Roncayolo, de Jean-Claude Perrot et d'Antoine Picon, entre autres.

Comme nous nous sommes également appuyés pour élaborer nos hypothèses, sur quelques-unes des réflexions théoriques des sociologues et historiens de la ville, appartenant à l'école marxiste : Henri Lefebvre, Manuel Castells, Jean Lojkin et Christian Topalov, pour ne citer que ces derniers (Topalov, 1991).

Les études comparatives nous ont été d'un grand apport méthodologie dans la mesure où il s'agit d'essayer de comprendre comment et dans qu'elle condition a été produit l'espace urbain dans les différents contextes historiques.

Dans ce cadre, le maître livre du professeur Djillali Sari sur les villes précoloniales en Algérie a été déterminant dans la manière de saisir un terroir urbain dans sa spécificité historico-géographique. Bien d'autres études nous ont apporté de nouveaux éclairages sur des questions de méthode, notamment sur l'articulation de deux catégories d'analyse que sont la temporalité et la matérialité, si importantes pour comprendre comment les différentes composantes sociales et culturelles peuvent-elles marquer le paysage, affirmer l'identité ou forgé le caractère de leur ville. Tels ont été les travaux par exemple de : Jean-Luc Arnaud, Kenneth Brown, Brigitte Marin, André Nouschi, André Raymond, Mercedes Volait, etc.

Le cadre théorique et méthodologique

Notre problématique se place manifestement dans une perspective théorique relevant de l'approche historico-sociologique du phénomène urbain ; dans laquelle nous nous proposons, en dernière analyse de reprendre, ou du moins de continuer la même réflexion que celle de nos précédents travaux universitaires. Le premier portant sur la période précoloniale (1792-1831) et le second sur la période coloniale de 1831 à 1891 (Benkada, 1988 ; 2002).

Mais en procédant cette fois-ci à l'enrichissement de nos recherches bibliographiques tant sur le plan national que sur le plan international, notamment par deux séjours fort bénéfiques à l'École Française de Rome et à la Casa de Velázquez à Madrid ; ainsi qu'au renouvellement des sources archivistiques ; celles-là, essentiellement basées sur le très riche fonds des archives de la Wilaya et de l'APC d'Oran.

À l'appui de ces matériaux bibliographiques et archivistiques, nous avons essayé de reconstituer un fonds documentaire, au contenu limité certes, mais dont nous pensons qu'il a au moins l'avantage de couvrir une période assez large de notre étude. En plus de l'éclairage qu'avaient apporté ces sources à la construction de nos hypothèses de travail ; elles nous ont permis, également d'en puiser les supports et les textes à statut documentaire (plans, gravures, documents, tableaux statistiques, etc.).

Par cette approche, nous nous sommes donné pour ambition de rompre avec une certaine lecture de l'histoire urbaine algérienne produite pendant la colonisation qui, en dépit d'une certaine qualité dans la recherche des sources historiques, est demeurée malheureusement fortement enfermée dans le carcan du discours politico-idéologique de glorification de la colonisation. L'un des principaux modèles du genre, est incontestablement celui du géographe René Lespès ; dont force est de reconnaître que les monumentales *Études de géographie et d'histoire urbaines* consacrées notamment aux villes d'Alger (1930) et d'Oran (1838) (Lespès, 1938) restent et resteront, s'ils ne sont pas remplacés par des ouvrages qui les dépasseront en qualité méthodologique et en érudition historique, sans nul doute, pour encore très longtemps ; la référence obligée et incontournable pour tout ce qui concerne l'histoire urbaine de ces deux villes. Au total, nous espérons par cette approche socio-historique, apporter notre modeste contribution à une nouvelle lecture de la transition à la modernité urbaine ; et faire en sorte qu'elle appelle à une vision plus analytique que descriptive d'une histoire attentive aux changements écologiques et aux mutations sociologiques, politiques et culturelles de la ville algérienne à travers le cas de la ville d'Oran.

La ville précoloniale et les prémises de la modernité

Considérant que les pratiques urbanistiques des deux périodes, espagnole (1732-1792) et algéro-ottomane (1792-1831) qui ont fortement marqué de leur empreinte la morphologie urbaine de la ville, avaient énormément contribué à lui donner un caractère singulièrement différent des autres villes algériennes. Et cela, tant sur le plan de son organisation spatiale que celui de son évolution démographique ; annonçant par-là même les premières formes de la ville moderne à partir de laquelle s'était constituée l'organisation urbaine d'Oran à la fois en référence à la modernité urbaine qui commençait à s'étendre à une très grande partie du monde à partir du XIX^e siècle, et aux conceptions urbanistiques occidentales importées, notamment par les gouverneurs-aménageurs espagnols ; et que la colonisation française ne fera que renforcer davantage par la suite.

Nous considérons cette dernière décennie du XVIII^e siècle, comme étant le moment historique charnière de notre analyse du processus historique d'urbanisation précoloniale. La conjoncture économique de la Régence d'Alger guère brillante mais, rehaussée sur le plan militaire par la reconquête d'Oran, lui donne un atout stratégique de première importance dans la région euro-méditerranéenne ; où, depuis l'avènement de la Révolution française, s'affrontent des puissances européennes pour le contrôle maritime des principaux débouchés méditerranéens et, partant de la route des Indes.

Cette période d'une quarantaine d'années de 1792 à 1831 que dura la souveraineté algéro-ottomane sur la ville, représente une expérience historique rarement observée dans la mesure où elle constitue un moment charnière de l'histoire de l'évolution urbaine d'Oran, située entre deux modes d'occupation étrangère : espagnole et française dont aucune autre ville algérienne ne pouvait offrir un tel exemple de changement historique si rapproché dans le temps.

Dés lors, notre démarche méthodologique procède de la rétrospective socio-historique visant d'emblée à fixer les contours d'une politique de restructuration à double volet, spatiale et sociétale, inaugurée par le bey Mohamed el Kébir au lendemain de la reconquête d'Oran en 1792.

En ce sens, nous considérons que l'approche méthodologique ne résidait pas tant dans l'analyse du processus historique en lui-même de la forme d'urbanisation de la ville après son retour à la communauté d'origine, mais de faire ressortir les principes généraux qui ont présidé à la restructuration socio-urbaine notamment, à travers les politiques de repeuplement et d'occupation du sol ; ainsi, que la mise en évidence des traits de changement marquants du paysage urbain qui ont résulté de la réorganisation de l'espace.

Le plan de travail structurant la réflexion sur ce thème a été divisé en quatre parties dont chacune d'elle, est également subdivisée en un certain nombre de chapitres.

La première partie, porte sur le site et son évolution historique, il fait comprendre l'importance du choix d'implantation du premier site urbain en fonction de ses aspects physiques et, de l'influence de la configuration du sol sur le développement de l'espace urbain.

La deuxième partie, nous l'avons axée sur la reconquête et le repeuplement de la ville à partir de 1792, tout en étudiant les origines et la formation du nouveau peuplement et son corollaire le mode d'appropriation du sol ; et ce, à la faveur de la double politique de repeuplement et d'urbanisation du Bey Mohamed el Kébir.

La troisième partie, nous abordons la problématique de la réorganisation et de la représentation symbolique de l'espace nées au lendemain de la reconquête de 1792.

Dans la quatrième partie, nous tentons d'analyser les équipements et les lieux de l'économie urbaine et d'en reconstituer leur répartition dans l'espace urbain remodelé selon la nouvelle logique de production de l'espace.

La colonisation : forme de la « mondialisation » de la modernité urbaine

Le développement des villes est l'une des caractéristiques majeures du XIX^e siècle. Ce développement a été la conséquence de la révolution industrielle qui s'amorça d'abord en Grande-Bretagne au XVIII^e siècle, et au XIX^e siècle en France. La ville des pays industrialisés, nées des révolutions industrielles, se libérant du carcan des institutions féodales, devient le centre de toutes les activités économiques et financières et le lieu de toutes les contradictions de la société capitaliste (Lefèbvre, 1970, 1972). Comme l'a, en outre, écrit l'historien britannique E.-J. Hobsbawn, « Le troisième quart du XIX^e siècle fut la première période où l'on enregistra à l'échelle mondiale un boom dans le domaine de la propriété et de la construction urbaines, mais ce boom (dont Zola, pour Paris, se fit le chroniqueur) ne concernait que la bourgeoisie » (Hobsbawn, 1978, p. 290). La ville moderne étant la fille donc du XIX^e siècle, désormais le modèle urbain universel se mesurera à l'aune de Paris ou de Londres. Pour reprendre une expression de Gilles Veinstein, à « une diffusion massive des modèles occidentaux » (Veinstein, 1991, pp. 65-92).

Nous dirons même à une universalisation de l'ordre urbain. Si durant cette première phase, le mouvement de modernisation des villes touchera principalement les grandes capitales des puissances coloniales et industrielles qui ont été marquées par d'importants bouleversements des paysages urbains ; fortement transformés par des opérations viaires de grande envergure et d'audacieuses créations architecturales et monumentales ; se serait en très grande partie grâce à l'accumulation des richesses générées par les échanges

internationaux inégaux et le pillage colonial. C'est l'ère rappelons-le, du grand capital dans toutes ses formes ; industrielle, commerciale et financière ; ainsi que des conquêtes coloniales. Les villes à cette époque, comme le note Hobsbawm, « leur aspect, leur forme et leurs structures mêmes se modifièrent, à la fois par suite des travaux de construction et de reconstruction (notamment à Paris et à Vienne) effectués à des fins politiques, et sous la pression des entrepreneurs avides de profit. Personne ne se réjouissait de la présence des pauvres, qui constituaient la majeure partie de la population citadine, mais chacun en reconnaissait la regrettable nécessité ». Comme, ces villes connurent d'ailleurs, « une expansion extraordinairement rapide. La population de Vienne passa de 400.000 à 700.000 habitants entre 1846 et 1880, celle de Berlin de 378.000 à près d'un million entre 1849 et 1875, celle de Paris de 1 à 1,9 million et celle de Londres de 2,5 à 3,9 millions entre 1851 et 1881 » (Veinstein, 1991, p. 289).

Les villes occidentales se présentent dès lors, comme l'expression même de « la puissance et du génie nationaux ». C'est le moment particulier dont parle Marcel Roncayolo, où « la forme d'une ville change ». Ce moment, il le fait placer dans deux processus de plus grande durée ; « Pour Paris, note-t-il, une longue crise urbaine, véritable condamnation de la ville ancienne, qui naît du discours des Lumières. Pour l'Europe un vaste mouvement qui part des transformations de Londres, pour gagner l'ensemble de l'Europe un peu plus d'une génération » (Roncayolo, 1990, p. 111).

Ce mouvement allant en s'amplifiant, va toucher dans une deuxième vague deux grands pays du Sud de l'Europe : l'Italie et l'Espagne. Dans ce dernier pays par exemple, le plan d'extension et d'aménagement que réalise l'inventeur même du mot « urbanisme », Cerda (1815-1876) pour la ville de Barcelone, allait demeurer pour longtemps un exemple du genre (Cerda, 1979).

Toutefois, pour le cas de la Grèce géographiquement faisant partie de l'ensemble sud européen, mais, politiquement et culturellement même, elle est restée encore solidement amarrée à l'empire ottoman, le problème va se poser différemment des autres pays d'Europe. En effet, le mouvement de modernisation des villes helléniques va être contemporain de celui des villes ottomanes. Mouvement analysé en détail dans les excellents travaux sur les villes de l'empire ottoman (Turquie, Égypte, Grèce) par, notamment : A. Raymond, R. Ilbert, J.L. Arnaud, M. Reiner, G. Veinstein, G. Alleaume, S. Yerasimos, P. Tsakopoulos. Nous devons noter à ce sujet, que ces travaux nous ont été d'une grande utilité, pour la mise en parallèle des politiques d'« importation » du modèle urbain occidental¹.

¹ Sur cette question de l'occidentalisation voir, entre autres :

Badie, B. (1995). *L'État importé. L'occidentalisation de l'ordre politique*. Paris : Fayard.
Arnaud, J.-L. (1998). *Le Caire, mise en place d'une ville moderne 1867-1907. Des intérêts du prince aux sociétés privées*. Paris : Sindbad.

Dans une troisième phase, cette « diffusion massive des modèles urbains occidentaux » va englober les *États périphériques* émergents de la Méditerranée levantine : Turquie et Égypte, en particulier. Notons cependant, que les expériences de modernisation urbaine de ces pays, n'a pas manqué de susciter de nombreux travaux de qualité, dont l'un des derniers, est celui de J.-L. Arnaud consacré près l'expérience égyptienne de modernisation de la ville du Caire en 1867, sous le khédivé Ismaïl. Étudiant de très l'entreprise khédiviale, J.-L. Arnaud, note que, d'une manière générale, les transformations de la ville du Caire, à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle s'inscrivaient dans un large mouvement de mise en place de la ville moderne en Égypte ; « Le développement de cette forme d'urbanisation, s'insère dans le cadre de l'établissement de l'ordre mondial qui caractérise le XIX^e siècle. A ce moment là, l'intensification des échanges nord-sud avec, en particulier, le développement de la navigation à vapeur et la constitution des grands empires coloniaux marquent fortement la rive sud de la Méditerranée où l'emprise de l'Empire ottoman ne cesse de décroître. Lorsque se mettent en place les États-nations et les réformes administratives qui les accompagnent, les grandes villes de la région connaissent les mutations qui vont en faire les métropoles d'aujourd'hui » (Arnaud, 1998, p. 359).

Ainsi donc, « à partir du début du XIX^e siècle avec le développement du capitalisme dans toute l'Europe, 'l'urbanisme', c'est à dire le traitement concret du tissu urbain devient une opération 'de classe' » (Weexsteen, 1980, p. 229).

La transition historique de l'Algérie vers la modernité urbaine coloniale : le cas d'Oran

Nous arrivons enfin au troisième type de développement urbain entraîné par ce nouvel ordre mondial, qui était produit cette fois-ci, par les conquêtes coloniales du XIX^e et début du XX^e siècle. Il y a lieu de préciser que la colonisation européenne n'avait pas trouvé les pays dominés sans civilisation urbaine, même si parfois, pour marquer son triomphalisme euro-centriste, avait recréé ou transposé dans les pays conquis le modèle de ville européenne, généralement destiné au seul usage du peuplement colonial.

Dans ce contexte bien précis, le cas de l'Algérie illustre assez bien à notre avis la forme de violence coloniale la plus destructrice qui ait pu être menée au XIX^e siècle contre un pays à longue tradition de civilisation urbaine. Même s'il est bien vrai que depuis la fin du XVIII^e siècle, les grandes villes commençaient à connaître le début d'une période marquée par un affaiblissement du pouvoir politique et militaire de l'oligarchie militaire turque et de difficultés économiques dues au ralentissement de la course. Il reste cependant incontestable que l'invasion coloniale ait fait accentuer

l'effacement et la disparition des traits culturels et sociaux de la ville traditionnelle.

Bien plus que les dix années d'invasion française (1798-1807) qu'avait connues l'Égypte ; les villes algériennes ont eu à subir avec la colonisation, un très profond bouleversement de leurs paysages urbains. C'est dire que la colonisation de l'Algérie, avant qu'elle ne soit rurale et terrienne, fut avant tout, une colonisation urbaine. Ce dernier caractère de l'Algérie colonisée a été à notre avis assez insuffisamment souligné par les historiens.

Il va toutefois sans dire que l'établissement du nouvel ordre architecturo-urbanistique imposé par le pouvoir colonial, n'allait pas manquer d'avoir pour première conséquence, d'abord pour Alger, la transformation de son paysage urbain, par les très nombreuses destructions de demeures et d'édifices publics et de rasements entiers de tissus urbains. Évoquant ce dernier aspect F. Béguin, fait remarquer que « les grands tracés avaient imprimé à plusieurs villes investies par la France au lendemain de ses conquêtes une double face à partir de laquelle on pouvait déceler certains caractères spécifiques de l'urbanisme colonial dans les relations instituées entre villes européennes et villes traditionnelles. Plusieurs raisons ont fait que ces lignes de tension du paysage architectural et urbain, les emprises matérielles, aujourd'hui devenues vestiges parmi tant d'autres, surent capter notre attention au sein d'une immense constellation d'empreintes dont le relevé reste à faire » (Béguin, 1983, p. 1).

Ces opérations destructrices permettront de faciliter la mise en place d'un urbanisme par le biais de la transposition ou de transplantation quasi-organique du modèle de ville européenne. En plus de ce processus d'acclimatation du modèle urbain métropolitain, la colonisation s'évertua à renforcer le maillage urbain de l'Algérie par la création d'un certain nombre de « centres de colonisation ». Comme l'a non moins judicieusement montré Marc Côte, le maillage urbain développé par la colonisation avait principalement touché les villes portuaires afin de faciliter les échanges avec la métropole ; comme elle avait également, « créé de toutes pièces des villes destinées à contrôler et à commander certains espaces (Sidi Bel Abbès, Orléansville, Sétif, Batna...). La colonisation avait au contraire délaissé des villes intérieures qui ne correspondaient pas à ses préoccupations stratégiques, et qui ont fait proprement figure de villes déçues (Nédroma, Miliana, Mila...) » (Côte, 1997, p. 182). Parmi ces dernières, on peut ajouter Mazouna, Mascara, Kalâa ce que en somme, Djillali Sari appelait les « villes précoloniales » (1970).

R. Weexsteen, pour sa part, a été on ne plus clair sur les objectifs de la politique coloniale de transposition du modèle de ville européenne en Algérie, « ainsi, note-t-il, la destruction de l'espace rencontré qu'opère dès le début la colonisation européenne ne se fait pas dans le cadre d'une réelle 'mise en valeur', que justifieraient la possession et l'utilisation d'une

technologie supérieure ou avec l'objectif d'une meilleure mise en exploitation coloniale du pays. Le premier souci et le signe de la réussite coloniale sont constitués par l'arrangement d'un paysage et l'organisation d'un espace aussi semblable que possible à son modèle métropolitain », et d'ajouter, « dans ce processus, l'élaboration d'un "discours" sur les transformations réalisées dans l'espace forme un rôle essentiel. La restructuration de l'espace et la description de cette restructuration constituent une seule opération qui est la colonisation elle-même » (Weexsteen, 1980, p. 217).

Ce qui mérite d'être noté c'est le fait que la colonisation de l'Algérie et les grands bouleversements des villes qui s'en étaient suivis, sont à mettre en parallèle avec un mouvement qui leur était contemporain ; celui de la modernisation des villes françaises. Ce mouvement amorcé presque simultanément avec les débuts de la Révolution industrielle en France ; sera poursuivi sous la Seconde Restauration (1815-1830), puis renforcé sous la Monarchie de juillet (1830-1848). Périodes, où, précisons-le, s'élabore un nouveau type de travail sur la ville, « une approche plus technique, mais tributaire qu'auparavant des modèles architecturaux. On passe ainsi en quelques années de la composition urbaine à l'amorce d'un génie urbain » (Picon, 1997, pp. 169-177 ; p. 169).

La Monarchie de juillet (1830-1848) fut à cet égard ; que se soit à Paris, avec le préfet Rambuteau, prédécesseur du baron Haussmann, ou dans les villes de province ; une période particulièrement marquée par la mise en chantier de grands projets urbains. Pour ne prendre que le cas de Toulouse par exemple ; le programme d'aménagement de son espace urbain élaboré de 1837 à 1842 fut presque intégralement exécuté de 1842 à 1870 (Coppolani, 1954, p. 74).

Il est à remarquer en outre, que c'est la période qui correspond justement en Algérie, à l'exécution des grands travaux d'aménagements urbains dans les principales villes algériennes, dont les ingénieurs militaires du Génie tous corps confondus (ingénieurs géographes, cartographes, brigades topographiques, géodésiens etc.), ont été appelés à jouer un rôle de premier plan non seulement dans l'établissement des premiers plans de l'urbanisme de voirie bien avant les ingénieurs civils qui seront partisans d'un urbanisme de prestige d'inspiration haussmannienne (Malverti, 1996, pp. 229-244) ; mais, également dans les missions d'exploration scientifique notamment, dans les champs de la représentation cartographique du territoire et du développement de la science archéologique².

² Benkada, S., « Une élite "savante" au service de la pénétration scientifique coloniale en Algérie : les officiers du Génie (1830-1880) », Colloque International *Le fait colonial au Maghreb, ruptures et continuités : approches comparatives*, les 8, 9 et 10 novembre 2006 à Amiens, CEFRESS, Université de Picardie Jules Verne, Faculté de Philosophie Sciences Humaines et Sociales.

Cette période, c'est aussi celle, où, on assiste à l'apparition du concept de ville moderne ; que J.-C. Perrot a défini pour les villes de province françaises de la fin du XVIII^e siècle (Perrot, 1975). Ces villes modernes se caractérisaient notamment, selon J.-C. Perrot, « par une nouvelle forme de relation de la ville à son territoire, a lieu bien avant l'engagement des grands travaux d'édilité de la seconde moitié du XIX^e siècle » (Arnaud, 1998, p. 399).

Il convient toutefois de souligner qu'avec les légers changements apportés par la Révolution de 1848 ; qui dota l'Algérie de sa première organisation municipale ; que les municipalités commencent à prendre timidement mais sûrement, en charge leurs propres politiques urbaines. Ainsi que s'amorce généralement à partir de 1850, la mise en place le réseau de communications routières entre les divers centres de population créés par la colonisation ; dans le but d'assurer une meilleure coordination politico-administrative et une rapide intervention militaire. À cet égard, André Nouschi suggère à juste titre, qu'il faille insister sur la période 1850-1870, « qui constitue, dit-il, la période de transformations majeures du maillage urbain en Algérie » (Nouschi, 1986 pp. 197-208, p. 203).

Durant le Second-Empire, l'urbanisme haussmannien, viaire et édilitaire à souhait, sous-tendu par l'haussmannisation, qui fut à l'époque la représentation la plus parfaite du modèle idéologique de la modernité urbaine, trouva quelques applications dans la conception de quelques plans d'urbanisme en Algérie. Le plus parfait exemple colonial en est incontestablement, l'ouverture du boulevard de l'Impératrice à Alger (Sgroï-Dufresne, 1986).

La ville, instrument de la colonisation de peuplement

En fait, ce qui paraît particulièrement significatif dans les politiques coloniales de peuplement en Algérie, c'est sans conteste le rapprochement qu'on serait tenté de faire avec ce que Marx appelait par référence à James Mill et Th. Hodgskin, « le lien direct » qui s'établit entre l'augmentation de la population, partant de la productivité, et l'aménagement urbain. James Mill, considérait qu'il faut, « une certaine densité de la population soit pour les communications sociales, soit pour la combinaison de puissance, par le moyen desquelles le produit du travail est augmenté » (James Mill, *Elements of political economy*, London, 1821) ; quant à Th. Hodgskin, il pense pour sa part que, « A mesure que le nombre des travailleurs augmente... le pouvoir productif de la société augmente aussi en raison composée de cette augmentation multipliée par les effets de la division du travail » (Th. Hodgskin, *Popular Political Economy*, p. 120)³. Ce lien direct, nous l'avons cependant pressenti dans la relation qui s'était établie entre les politiques coloniales d'aménagement urbain et leur corollaire, la politique

³ Marx, K. *Le Capital*, Les Éditions Sociales, liv. I, 4^e section, chap. XIV, t. 2, p. 42, n° 2 ; Cité par Lojkine, J. (1977). *Le Marxisme, l'État et la question urbaine*. Paris : PUF, p. 143.

d'installation d'un peuplement européen. Ce dernier caractère de l'Algérie colonisée a été à notre avis assez insuffisamment analysé.

Bien que l'Algérie, comme l'a si bien montré Marc Côte, se trouvait à la veille de 1830, « en pleine phase de récession économique et de désorganisation politique, qui se traduisaient par une certaine désurbanisation ». Malgré cela, elle pouvait encore disposer d'« un système de villes, les unes de taille moyenne (Alger et Constantine comptaient 30.000 habitants), les autres petites (Tlemcen, Nédroma, Miliana, Annaba, Tebessa) de l'ordre de 5 à 10.000 habitants » (Côte, 1997, p. 183).

On a pu estimer cependant, qu'à la veille de l'intervention coloniale, la proportion de la population urbaine en Algérie était « inférieure à 5 % ; pour la Tunisie, le pourcentage tournerait autour de 12 à 13 %, tandis que pour le Maroc le pourcentage de la population urbaine serait voisin de 5 % ou un peu supérieur (7 à 8 %) » (Nouschi, 1983, pp. 37-53, p. 37).

Oran qui avait péniblement repris le processus de son repeuplement au lendemain de sa reconquête sur les Espagnols, était arrivé difficilement à atteindre le chiffre des 12.000 habitants en 1830, ce qui la plaçait manifestement parmi les villes algériennes de petite taille de cette époque (Tlemcen, Miliana, Mascara, Tebessa, Annaba etc.).

Par conséquent, ce qui paraît particulièrement frappant ; tout d'abord sur le plan démographique, c'est l'extraordinaire rôle de réservoir de populations que joua Oran dès les premières années de la colonisation ; et ensuite, sa formidable capacité de creuset ethnique qu'elle a entretenu ; un véritable « melting pot » des peuples des deux rives de la Méditerranée, comme la si fort bien souligner Claude Liauzu dans son ouvrage sur les mouvements migratoires inter-méditerranéens (Liauzu, 1996). Ce n'est pas sans raison donc, que deux géographes avaient été conduits à affirmer que, « l'Algérie a été le territoire le plus transformé. Ayant été le premier occupé, à une époque où le respect du passé comptait peu et ayant absorbé le plus d'Européens, il a vu disparaître de nombreux foyers anciens, éventrés par les percées des rues modernes et submergés par le flot des nouvelles constructions » (Beaujeu-Garnier et Chabot, 1963, p. 85).

Ce qu'il y'a de significatif à souligner dans le croisement des cultures d'Oran, c'est l'extraordinaire phénomène d'emprunts culturels qui a fait que ces sensibilités et ces passions avaient fini par déteindre sur le caractère du peuplement autochtone, sans pour autant rien changer, ni à son identité historique ni à l'attachement profond à sa nationalité religieuse.

Oran, comme toute ville de la période coloniale, devient le centre du pouvoir colonial, lieu d'échange commercial, siège des appareils répressifs civil et militaire ; quoi qu'elle fasse, elle reste largement dépendante des modèles architecturaux et urbanistiques produits par et pour la ville « métropolitaine », formation urbaine dominante par excellence. Il faut bien reconnaître que cette transplantation du modèle urbain métropolitain n'allait

pas manquer d'avoir pour première conséquence la transformation violente des paysages urbains traditionnels par les très nombreuses destructions de demeures et d'édifices publics et, des rasements entiers de tissus urbains anciens.

L'analyse que fait Catherine Coquery-Vidrovitch, du processus de formation historique de la ville coloniale africaine, est particulièrement frappant quant à la similitude des méthodes et des conditions de création des villes et de leur transformation pour le compte de la société et de l'économie coloniales en Algérie comme en Afrique ; « la ville coloniale des XIX^e et XX^e siècles, écrit-elle, fut un cas extrême de pouvoir coercitif englobant et surtout excentré, puisque le pouvoir réel était situé en métropole. Ce pouvoir (administratif, économique, et même, dans une certaine mesure, religieux) fut exagérément privilégié, à la fois étranger et institutionnellement supérieur aux autochtones, donc doter de la capacité d'imposer une culture et une économie dépendantes puisque extraverties. Mais, en dépit de ces caractères excessifs, le mode d'action culturel du pouvoir blanc, au sein de la ville coloniale, ne s'est pas exercé sur "the excluded middle" autrement que de la façon évoquée précédemment : la population d'origine était relativement plus nombreuse que jamais, et le creuset urbain a joué à plein » (Coquery-Vidrovitch, 1993, p. 4).