

Chapitre 17

Recomposition et remodelage : la ville et son port

Les premières opérations d'urbanisme de voirie

Contrairement à Alger, Constantine ou même Annaba ; Oran, n'avait pas en fait subi trop de dommage lors des deux occupations par les troupes françaises. Car le bey Hassan avait pour ainsi dire livré la ville sans aucune forme de résistance armée. En revanche, la ville perdit presque la totalité de sa population autochtone, en raison de l'exode qui suivit son occupation.

Son aspect de ville européenne qu'elle a hérité de la période espagnole et des aménagements urbains entrepris par le bey Mohammed el Kébir, largement inspirés du modèle européen, ont fait que la ville présentait sous bien des rapports, les commodités qui conviennent à une ville moderne. Rappelant cet aspect de la ville au début de l'occupation, Ch. André Julien considère que c'était la ville d'Algérie qui avait l'apparence la plus européenne (Julien, 1979, p. 255). Un rédacteur du T.E.F.A. notait que : « la population européenne n'a pas eu à s'occuper d'y créer des habitations. Une grande partie de la ville avait conservé la physionomie espagnole et comme, il n'y avait souvent qu'à améliorer, on s'en est occupé avec ardeur, l'industrie s'est principalement attachée à des travaux de commodité et d'embellissements, elle a fait beaucoup et vit »¹.

Le remodelage du tissu urbain

Il est bien vrai qu'à Oran, les édifices hérités de la période ottomane étaient très peu nombreux et en dehors des édifices consacrés au culte, peu d'édifices publics présentaient un quelconque intérêt architectural qui puisse être remarqué. Ce qui a fait que, aussi bien les ingénieurs civils que militaires qui étaient appelés à intervenir sur le tissu urbain traditionnel, ne s'étaient guère soucier de la conservation de l'architecture traditionnelle des constructions ou de la trame traditionnelle du tissu urbain, comme à Alger, par exemple. Il est intéressant de rappeler néanmoins que dès 1844, Bugeaud, alors Gouverneur général, donna des directives à la Direction du Génie pour procéder à une définition pour l'Algérie des règles en matière de constructions et de voirie. Ces règles d'urbanisme militaire furent bien

¹ T.E.F.A., 1838.

entendu, conçus par des ingénieurs du Génie encore sous l'envoûtement de l'exotisme oriental et de l'égyptomanie en vogue en France à cette époque, souvenirs encore vivants de leurs opérations d'urbanisme lors des expéditions françaises en Méditerranée, notamment en Égypte (1798-1801) et en Morée (1828). P. Tsakopoulos qui, tout en consacrant ses recherches à l'histoire du développement urbain de la Morée sous l'occupation française, n'a pas négligé de procéder à des études comparatives sur l'urbanisme militaire colonial en Algérie ; « dans les villes d'Algérie, note-t-il, l'application des principes de l'urbanisme européen s'est donc heurtée, plus qu'en Morée, à l'intégrité des vieux tissus denses et sinueux, et ce n'est qu'à partir de 1837 que certains projets d'ensemble (alignements des rues, aménagements et création de places) verront le jour à Alger » (Tsakopoulos, 1996, pp. 209-227, p. 222).

Les officiers du Génie qui ont eu à intervenir sur le tissu urbain traditionnel d'Alger ; n'ont pas eu à chercher le bon sens plus loin. Ils s'étaient tout bonnement référés au modèle qui se présentait sous leurs yeux ; en l'occurrence la Casbah, pour formuler les conseils à suivre en matière d'urbanisme et d'architecture. Dans le même sens, P. Tsakopoulos, fait remarquer à juste titre que, « les acteurs étaient les mêmes en Morée, à Alger ou au Caire avant cela des militaires pour l'essentiel et leurs principes identiques dans les trois cas, les interventions urbanistiques réalisées présentent plusieurs points communs : de la production organique de l'espace bâti ; on passe au permis de construction d'après un plan préétabli ; du réseau des rues complexe, voire hiérarchisé et répondant à la structure interne de la société urbaine, au plan homogène de lotissements ; de la géométrie du fuseau, et du triangle, à la trame orthogonale ; de la maison introvertie et de l'édifice public inséré dans le tissu urbain dégagé et placé sur le point focal des axes ; des espaces clos de rassemblement de la population des places publiques, espaces aménagés » (Tsakopoulos, 1996, p. 222).

Néanmoins, les indications données par le colonel Charon, directeur du Génie en Algérie, en application des orientations de Bugeaud, ne font aucun doute sur la volonté de maintenir les principes traditionnels en matière de constructions des maisons et d'aménagement des voies de circulation ; « il est un point sur lequel, écrit-il, on ne saurait jamais avoir aucune contestation, parce qu'il a pour base la raison et le bon sens. Telle serait, sous le rapport de la salubrité et du bien être des habitants, la nécessité ; premièrement, d'éviter, autant que possible, de percer des rues du nord au midi, et, dans le cas où les communications exigeraient qu'on leur donnât cette direction, de les onduler de manière que l'un des côtés de ces rues puisse toujours projeter assez d'ombre pour garantir des ardeurs du soleil ceux qui auraient à les parcourir ; deuxièmement, de border de portiques celles que l'on serait dans l'obligation de percer en droite ligne ou bien de les abriter par des toits très saillants, en ayant aussi le soin de les tenir le moins large possible, et de les rafraîchir par un courant d'eau vive. Il faudrait que

les places publiques fussent également entourées de portiques et peu spacieuses ; quant aux grandes places, si, par exception, elles étaient jugées nécessaires, il conviendrait de les planter d'arbres et de les décorer de fontaines » (Picard, 1996, p. 222).

Mais, il y a tout lieu de croire que ces conseils, s'ils servaient d'indication à la démarche à suivre pour adapter les exigences de la vie européenne aux rigueurs du climat africain, en s'inspirant des principes urbanistiques et architecturaux vernaculaires ; ne furent malheureusement pas, appliquée à la lettre par tous ceux qui avaient pour charge, aussi bien les ingénieurs civils que militaires, de dresser les plans d'aménagement de la ville et d'établir les plans architecturaux des nouvelles constructions. Même s'ils se trouvaient parmi ces derniers, comme le note Aleth Picard, des défenseurs qui aient pu manifester, « enfin leur désir d'une certaine protection des anciennes médinas » (Picard, 1996, p. 221). Mais, nombreux sont les témoignages des observateurs à l'époque qui confirment la volonté délibérée des autorités coloniales de faire table rase du tissu urbain traditionnel, par la démolition des maisons et des édifices datant de l'époque ottomane².

À ce propos, Adrien Berbrugger s'insurgea en 1862 contre les démolitions anarchiques faites à Alger par le Génie, « le travail de transformation que notre ville, subit, écrit-il, depuis 1830, aura pour résultat définitif de faire disparaître toutes les habitations indigènes, aussi bien les palais que des masures. Il serait très regrettable, cependant, qu'il ne restât pas au moins un échantillon remarquable de l'architecture mauresque si gracieuse, si originale et dont les gens de goût recherchent les rares exemples encore subsistant avec une ardeur qui témoigne de leur importance » (Berbrugger, 1862, p. 398).

Comme Oran n'avait pas de médina, à l'instar des autres villes traditionnelles algériennes. Il était dès lors tout à fait clair dans l'esprit des aménageurs de la ville, de ne pas trop s'attarder sur ces détails inutiles à leur avis. Il fallait donc procéder à des opérations d'ouverture de voirie et de percement dans le vif du tissu urbain et dans les délais les plus rapides.

Le tracé du réseau viaire : héritage et innovation

Malgré les nombreux avantages que présentait la ville sur le plan de son organisation urbaine de type occidental, l'armée d'occupation française tenait à imposer sa propre conception urbanistique répondant en premier lieu à des impératifs militaires. Ce qui donna lieu à des opérations d'ouvertures de

² Voir à ce propos les témoignages entre autres, de Devoux le mieux placé à l'époque pour juger de l'ampleur des dégâts occasionnés par les officiers du Génie au patrimoine urbanistique et architectural d'Alger :

- Devoux Albert, « Notes historiques sur les mosquées et autres édifices religieux d'Alger », RA, 1859 à 1870.

- *Id.*, « Alger. Étude archéologique et topographique sur cette ville aux époques romaines (Icosium), arabe (Djézaïr) et turque (El-Djézaïr) », R.A., 1870, 1871.

nouvelles voies, en procédant par le « *rabotage* » et le percement à vif dans le tissu ancien, facilitant ainsi les opérations d'alignement et d'agrandissement des places ; en particulier ces « places d'armes » si chères à l'urbanisme militaire, survivances des *Plaza de Armas* ou *Plaza Mayor* de l'urbanisme espagnol.

Il était cependant clair que toutes ces opérations devaient permettre le rassemblement et le mouvement des troupes, le déplacement du matériel de guerre, la largeur des voies avait été déterminée en fonction de la marche des troupes et du gabarit des engins militaires. À cet effet la dimension des places avait été calculée, pour les plus grandes d'entre elles, comme la Place du Gouvernement à Alger, pour permettre l'alignement d'un bataillon (Béguin, 1983, p. 103).

À y regarder de près, cette conception de l'urbanisme militaire n'est pas très éloignée des recommandations du théoricien de la répression de l'insurrection parisienne de 1848 qui n'était autre que Bugeaud (Bugeaud, 1873 ; 1997).

Il y a lieu de noter toutefois que le réseau de voirie d'Oran parut, avec les changements que connaissait la ville, chaque jour dépassé. Il fallait donc le réadapter aux nouvelles exigences nées de l'arrivée d'un nouveau peuplement en augmentation continue. Mais la ville ne disposant pas encore de ressources financières propres. Le budget dépendait de l'administration centrale, ne pouvait faire face d'une manière programmée à tous les projets d'édilité publique. Dès lors, les services communaux étaient amenés à travailler « sous la pression des besoins divers, au fur et à mesure qu'ils se révèlent, et selon l'importance des crédits » (Lespès, 1938, p. 147).

Il importe néanmoins de préciser que la première difficulté que rencontrait toute tentative de mise en norme du réseau viaire, en plus des contraintes topographiques propres au site, était sans contredit l'organisation du tissu urbain lui-même. Le correspondant du périodique parisien le *Magasin Pittoresque*, notait en 1844 à propos de cette particularité : « un ruisseau (Oued-el- Rahhi, rivière des Moulins) sépare la ville en deux parties : sur la rive gauche, la Vieille-Ville, la ville espagnole, assise entre le ruisseau et les pentes abruptes du Merdjadjo ; sur la rive droite, la Ville-Neuve, la ville arabe, qui, assise sur un plateau dominant le ravin, se continue à l'est et au sud, et forme la plaine d'Oran [...] La Vieille-Ville comprend trois quartiers séparés les uns des autres par des remparts : la Marine, la Planza, la Vieille-Kasbah... » (Cf. annexe n° 8).

La ville intra-muros était en fait organisée topographiquement en deux principales parties :

1^e) la Ville-Haute, située sur la rive droite du ravin de Raz-el-Aïin, où fut créée en 1792 la Ville-Neuve par le bey Mohamed-el-Kébir. Cette partie haute de la ville, comprenait au début de l'occupation : le quartier israélite,

appelé aussi quartier Napoléon, le quartier du Château-Neuf appelé par la suite quartier Bastrana.

2^e) la Ville-Basse, située sur la rive gauche du ravin de Raz-el Aïn, où se trouve à proprement parlé, la Vieille-Ville de l'époque espagnole ; elle englobait les quartiers de la Vieille-Kasbah, la Blanca, la Calère et la Marine.

Ces deux parties de la ville étaient difficilement reliables entre elles, le premier souci qui se posait aux aménageurs, c'était bien évidemment de chercher à relier toutes les parties de la ville intra-muros entre elles. Au programme de ces opérations de voiries a été également prise en compte la réfection des deux ponts enjambant l'oued Er-Rehhi, faisant relier les deux parties de la ville. Cette opération avait manifestement permis de régler de nombreux problèmes de circulation, ce qui avait fait dire à un visiteur que, « les voitures pénètrent partout dans Oran et surtout dans la Nouvelle-Ville ».

Dans la Ville-Haute, des opérations de voiries similaires ont été effectuées. Les deux principales artères, les rues Napoléon et de Vienne ont été élargies sur une partie de leur longueur, au moyen de démolition de plusieurs immeubles expropriés pour cause d'utilité publique.

Mais on en était pas resté là ; puisqu'en 1844, Berthier de Sauvigny, sous-directeur de l'Intérieur, première forme de la fonction de préfet ; pensa à un audacieux double projet : l'installation d'un grand égout sous le comblement de l'oued Er-Rehhi, et l'ouverture en surface d'une large voie de communication mettant en liaison la porte de Tlemcen au port. Il consacra une somme de 130.000 francs de l'époque à la réalisation de ce projet. Celui-ci, fut confié au service des Ponts-et-Chaussées que dirigeait Auguste Aucour. Ce dernier, ingénieur civil des Ponts-et-Chaussées, s'était déjà fait signaler, par d'excellentes réalisations d'ouvrages d'art ; le service du Génie militaire lui-même recourait très souvent à son savoir-faire. Le fait qu'Auguste Aucour eût accepté de prendre en charge la conception et la réalisation de ce double projet ; constituait en soi un véritable défi technique ; que peu d'ingénieurs auraient eu le courage de relever.

Il lui a fallu d'abord venir à bout des difficultés topographiques du site marqué fortement par la profondeur du ravin où coulait l'oued Er-Rehhi, qui constituait durant l'époque espagnole une sorte de douve difficilement franchissable au devant du mur d'enceinte. Une fois le ravin comblé, Auguste Aucour réalisa sur tout son parcours une large voie de trente mètres de largeur entre les trottoirs, devenue le Boulevard de Raz-El-Aïn (appelée Boulevard Malakoff, sous le Second-Empire). Parallèlement au Boulevard de Raz-el-Aïn, Auguste Aucour fit ouvrir sur l'ancien tracé du boulevard extérieur du mur d'enceinte espagnol une large voie qui avait déjà fait, au début de l'occupation, l'objet d'une opération de nivellement et d'empiérement ; ce fut le cour Oudinot. Celui-ci, devenu par la suite

boulevard Oudinot ; avait été conçu pour mettre directement en communication entre elles, les deux principales portes donnant sur l'oued Er-Rehhi : la porte de Canastel et la porte de Tlemcen. Cette dernière revêtait une importance particulière, car elle donnait accès à la route du ravin de Raz-el-Aïn, prolongement extra-muros du boulevard de Raz-el-Aïn.

Cette double opération de voirie valut incontestablement à Auguste Aucour une notoriété bien méritée d'aménagiste civil. Il va sans dire en effet, que l'ouverture de ces grandes voies annonçait déjà, la trame initiale du nouveau quartier de la Préfecture. Un rédacteur du T.E.F.A., faisait remarquer à juste titre en 1844, que : « un nouveau quartier sera assurément le plus beau d'Oran, s'élèvera sur l'emplacement du ravin »³. Ce rédacteur ne croyait pas finalement si bien dire, puisque, le premier quartier que les Français avaient créé dans la Vieille-Ville est dû à l'œuvre d'Auguste Aucour pour laquelle il déploya tout son génie d'ingénieur aménagiste et doublé de paysagiste pour lui donner une forme urbaine particulière, qui rappelait par bien des aspects, notamment par son organisation parcellaire, les nouveaux quartiers que créait à la même époque à Paris le baron Haussmann⁴.

Il avait fallu également opérer à vif dans le tissu urbain ancien de nombreuses ouvertures de voies qui permettaient de faciliter la communication entre ; d'une part, les quartiers de la Calère et de la Marine à la Blanca par le percement en 1845, sous l'église Saint Louis d'un tunnel, premier du genre dans toute l'histoire urbaine de la ville ; et d'autre part, relier directement la Ville-Basse à la Ville-Haute, par l'ouverture en 1844 de la rue des Jardins qui, avec l'ancien Chemin de Canastel (devenu rue de Philippe) rendait l'accès facile entre ces deux parties de l'ancienne ville. Parallèlement l'élargissement de la rue de Turin, ancien cours de promenade créé par les Espagnols, « doublait la rue de Philippe, se prêtait plus facilement au roulage et encourageait la construction sur des terrains jusqu'alors inutilisés » (Lespès, 1938, p. 150).

L'idée que les gouverneurs Espagnols eurent au XVIII^e siècle de créer des promenades ombragées et des cours à l'intérieur des jardins longeant les murailles, pour apporter durant la saison estivale, un tant soit peu de fraîcheur aux habitants ; fut reprise en 1835 par le colonel de Létang. Celui-ci, employant la main d'œuvre militaire, fit entourer les murs du Château-Neuf par une ceinture verte, en plantant sur les anciens glacis une luxuriante végétation. Ce fut là l'origine de la promenade ombragée qui garda depuis le nom de *Promenade Létang*. Véritable coulée verte, elle servait de poumon aux quartiers densifiés et humides de la Ville-Basse.

³ T.E.F.A. 1845-1846.

⁴ Auguste Aucour laissa un legs pour la construction d'une fontaine portant son nom, sur la place principale de ce quartier, la place de la République.

La partie de cette promenade dominant la rue de Turin, ne fut achevée qu'en 1854. Il y a lieu d'indiquer par ailleurs, qu'Auguste Aucour, tout en ouvrant en 1844, le cour Oudinot sur l'ancien tracé du boulevard extérieur du mur d'enceinte espagnol ; était à coup sûr dans son intention d'y créer un cours de promenade protégé par une rangée d'arbres ; intégré admirablement dans le paysage verdoyant donné dans cette partie de la ville par les jardins maraîchers du ravin de Raz-el-Aïn.

Le même correspondant du *Magasin Pittoresque*, rapportait vers 1844, à propos du cour Oudinot : « planté d'arbres depuis trois ans : des cafés, des restaurants, des guinguettes s'y établissent, à l'usage des promeneurs, et sa situation au centre des deux villes, au milieu des jardins, en fera bientôt une charmante promenade ». À ce propos, on doit dire qu'Auguste Aucour ne fit que reprendre consciemment ou inconsciemment d'ailleurs, l'idée du gouverneur et ingénieur espagnol Vallejo, qui avait déjà créé en cet endroit au XVIII^e siècle, une superbe promenade ombragée.

Dans le quartier de la Marine, la nécessité d'ouvrir de nouvelles voies devenait de plus en plus pressante en raison du trafic portuaire qui ne cessait de se développer. C'est ainsi qu'on a été obligé d'ouvrir la rue d'Orléans pour faire communiquer les quartiers de la Blanca et de la Marine entre eux par le tunnel construit sous l'église Saint-Louis. Tandis qu'une voie, appelée rue de l'Arsenal avait été ouverte sur une longueur de 500 mètres ; son ouverture avait permis l'extension du quartier de la Marine qui comptait déjà à cette époque une trentaine de maisons (Derrien, 1886, p.182).

En raison des mouvements du sol que connaît la Ville-Basse, en raison de sa topographie mouvementée ; les voies nouvellement ouvertes ont été protégées par les élévations de murs de soutènement, notamment dans les rues de l'Arsenal, d'Orléans et de la rampe de Madrid.

Au total, le service des Ponts-et-Chaussées avait, de 1833 à 1851, doté la ville de 3.000 mètres de grande voirie, et 1.100 mètres de petite voirie, l'aménagement de 8 places et la plantation de 150 arbres.

La refonte des réseaux d'assainissement et d'alimentation en eau

La mise en place des réseaux d'assainissement et d'adduction d'eau faisait inéluctablement partie de la modernisation des villes au XIX^e siècle ; ils établissaient selon le mot de Marcel Roncayolo, une véritable « ville souterraine », « grâce à un réseau d'alimentation en eau et de récupération des eaux usées. L'égout complète en sous-sol la rue et le boulevard » (Roncayolo, 1990, p. 112). En dehors de l'uniformisation du réseau viaire, il restait néanmoins quelques problèmes à régler, parmi lesquels celui de la remise en état du réseau d'adduction d'eau et du réseau d'égouts datant des époques précédentes, espagnole et ottomane.

Le réseau d'alimentation en eau

L'eau ne manque pas à Oran, écrit préemptoirement l'auteur de *l'Indicateur général de l'Algérie*, en 1848. Ce constat concerne à notre avis plus le système de distribution mis en place déjà par les Espagnols par le moyen d'un réseau tenu de canaux et d'aqueducs, amélioré en partie par les algéro-ottomans, après 1792 ; qu'à une réelle abondance des ressources hydriques de la ville.

En fait, l'alimentation en eau de la ville était assurée par un certain nombre de sources plus ou moins abondantes. Parmi celles qui se caractérisaient par un débit important, figurent : la source Billel, située près de la porte de Tlemcen, elle débouchait à six mètres du sol dans un jardin ; la source du ravin Blanc, la source El Ayachi, qui alimentait la Mosquée de Karguentah, les sources du ravin de la Cressonnière, et la source de Raz-el-Aïn.

Mais avant que ne soient exploitées les eaux de Brédéah et de Noiseux, c'était principalement l'oued Raz-el-Aïn qui subvenait au besoin en eau potable de la ville. L'eau de l'oued Raz-el-Aïn coulait sur une distance assez longue à ciel ouvert. Elle était à certains endroits, captée par des canaux et conduite dans des aqueducs pour alimenter la ville.

C'est le système que trouva le capitaine Rozet, lorsqu'il arriva pour la première fois à Oran en 1832 : « le ruisseau d'Oran ne montre pas son eau parce qu'elle est conduite par un aqueduc souterrain au sortir de la vallée, à mille mètres avant d'entrer à Oran, à l'endroit appelé la Fontaine. Une ouverture latérale faite au conduit permet à une portion d'eau de s'échapper ; le reste, conduit par l'aqueduc sur le flanc ouest de la ville se rend dans un bassin duquel l'eau est ensuite distribuée dans toute la ville » (Rozet, 1883, p. 279).

Cette portion d'eau qui s'échappait, selon la description de Rozet, était celle qui sortait de la source de Raz-el-Aïn, l'ancienne *Nacimiento* des Espagnols ; et alimentait l'oued Er-Rehhi, prolongement naturel de l'oued Raz-el-Aïn, à partir de la porte de Tlemcen, ses eaux allaient tout naturellement, « arroser des jardins, faire tourner des moulins, et se jeter à la mer »⁵.

Dès 1833, la question de l'eau commençait à préoccuper sérieusement les autorités d'occupation. Pour augmenter la capacité d'alimentation en eau de la ville, on commença par construire, à peu de distance de la source de Raz-el-Aïn un Château d'eau ; à partir duquel, partirent deux conduits, l'un sur la rive droite, l'autre sur la rive gauche du ravin.

⁵ Indicateur général de l'Algérie, 1848.

Pézerat, le premier ingénieur en chef du service des Ponts-et-Chaussées à Oran, avait établi dès 1834, un rapport sur les aqueducs de la ville. Il ressort de ce rapport que, « les principaux aqueducs d'Oran prennent leur source dans un aqueduc souterrain qui débouche dans le ravin de Raz-el-Aïn. Cet aqueduc dont on ne connaît pas la source et sur lequel repose l'existence d'Oran, offre un problème difficile à résoudre sur l'époque où il a été construit et sur les moyens employés pour reconnaître la nappe souterraine qui lui sert d'origine. Aucune trace dans le pays n'éclaire sur l'origine précise du travail. On est sûr seulement qu'il remonte à une très haute antiquité » (Pézerat, 1904, p. 7).

C'est probablement sur la base du rapport de Pézerat qu'en 1835, l'un des premiers actes de la première municipalité donnée à la ville, fut de créer une commission des fontaines, composée du maire, de trois conseillers et de l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées. Cette commission avait pour principale mission : « de visiter les aqueducs amenant le long des rives du ravin les eaux de la source à Oran, la canalisation les répartissant dans la ville et indiquer, en même temps que les travaux à faire pour les remettre en état, le montant de la dépense à engager » (dr. Guionie, 1904, p. 9)

Cette commission fournit à son tour un rapport sur l'état du réseau d'alimentation et de distribution de l'eau dans la ville, elle était arrivée à la conclusion que, « les conduites, dans la plus grande partie de leur longueur, consistent en de simples rigoles creusées dans la terre, et dans la partie construite en maçonnerie, sont entièrement dégradées et permettent des infiltrations énormes. Dans l'intérieur de la ville, les conduits en poteries sont aussi dans un état complet de dégradation et perdent l'eau de toute part » (dr. Guionie, 1904, p. 10).

En avril 1837, éclata l'affaire des eaux. Le sous-intendant civil Sol, prit un arrêté réglementant la répartition des eaux qui alimentaient le moulin de l'État et les jardins, il en existait 51, afin d'assurer le fonctionnement des trois moulins de la manutention militaire. Il eut droit à une opposition générale de la part aussi bien des autorités civiles que militaires. L'affaire prit de telles proportions qu'elle fût traitée par le Gouverneur général qui prit la décision d'annuler l'arrêté du sous-intendant, et nomma une commission pour étudier une répartition équitable des eaux de la ville. Celle-ci, proposa que les eaux soient réparties de la façon suivante : La Vieille-Casbah recevait 5 mètres cubes d'eau par jour à toute heure, L'Hôpital militaire 18 dans les mêmes conditions, le Château-Neuf 24 par jour pendant 12 heures, la manutention 6 à toute heure. Quant aux moulins de l'administration, ils doivent recevoir pendant 20 sur 24 toutes les eaux de Raz-el-Aïn, sauf celle des particuliers. Ces décisions de la commission furent complétées le 18 juillet par un nouvel arrêté du sous-intendant, qui mettait en demeure de justifier de son titre de propriété toute personne jouissant d'une prise d'eau dans les aqueducs publics (Maurin, 2 janvier 1938).

Un peu partout dans la ville d'assez importants travaux avaient été effectués sur le réseau de distribution d'eau. Le T.E.F.A. rapporte qu'en 1844-1845, « on a remplacé les conduites en poterie de la rue de Madrid par une conduite en fonte de fer, sur une longueur de 80 mètres. La conduite qui amenait l'eau à la fontaine de la Mosquée a été refaite à neuf sur une longueur de 30 mètres. Une nouvelle fontaine a été établie dans la rue de Gênes. Le chemin de ronde de l'aqueduc a été entretenu en bon état en 1845, on a reconstruit l'aqueduc du Ravin Blanc, destiné à l'irrigation des jardins qui touchaient à la vile et d'où la population et la garnison tirent les légumes nécessaires à leur consommation »⁶.

Sept ans après la rédaction du rapport de la commission des fontaines, Auguste Aucour, successeur de Pézerat, au service des Ponts-et-Chaussées, après un état des lieux de l'état dans lequel se trouvait le réseau d'adduction d'eau et de la situation en matière de ressource hydrique de la ville ; arrive à la conclusion que, « les conduites d'eau sont dans un état déplorable et qu'à part l'aqueduc de la rive droite qui vient d'être réparé, tout est remettre en état. En outre il n'y a, dans toute la ville, que 12 bornes-fontaines inégalement réparties, ce qui oblige les habitants à acheter l'eau à des porteurs d'eau..., il conclut donc, à la nécessité absolue de remplacer ce mode de distribution tant par mesure d'économie que de salubrité » (Guionie, 1904, p. 10).

À la suite de ce diagnostic Auguste Aucour établit le 20 août 1845, un projet d'alimentation en eau de la ville⁷. Dans ce projet, il propose d'utiliser les sources de Raz-el-Aïn et de Billel qui, les deux réunies, étaient susceptibles de fournir un débit journalier de 4.600 mètres cubes, « une sage distribution pourrait donner, note-t-il, 80 litres par jour et par personne, tant pour les usages domestiques que pour l'arrosage des rues et le lavage des égouts » (dr. Guionie, 1904, p. 10). Il avança l'idée que l'eau serait amenée en ville par un aqueduc principal fait en maçonnerie pour qu'il soit parfaitement imperméable à toute infiltration ; et sur lequel, seront raccordées des conduites de répartition. Ce projet n'était cependant valable que pour l'alimentation de la ville intra-muros, il n'était d'aucune utilité lorsqu'il s'agissait pour alimenter le village de Karguentah en plein développement, car, l'altitude de la source de Raz-el-Aïn ne permettait pas une telle réalisation.

Le réseau d'assainissement

L'état déplorable dans lequel se trouvait également le réseau d'assainissement ne posait pas moins de problèmes, sa remise en état était rendue plus que nécessaire, voire même urgente, en raison des épidémies de

⁶ T.E.F.A. 1844-45.

⁷ Rapport de M. Aucour sur un projet d'alimentation en eau de la ville d'Oran, 1845, Archives départementales.

plus en plus meurtrières qui visitaient fréquemment la ville. Le point faible du plan général d'aménagement était à l'évidence, celui de la difficulté à mettre en place un réseau d'assainissement adapté aux accidents de terrain de la ville ; en particulier, l'oued Er-Rehhi qui la traversait, et qui rendait difficile sinon impossible toute connexion d'égouts entre les deux parties de la ville.

L'oued Er-Rehhi qui avait toujours servi d'exutoire à ciel ouvert aux eaux usées et aux eaux pluviales ; constituant ainsi, en pleine ville, un dangereux « dépotier pestilentiel », demeurait un souci de préoccupation majeur pour la salubrité de la ville. En étudiant de très près la faisabilité du projet du sous-directeur de l'Intérieur, Berthier de Sauvigny qu'il trouve non seulement réalisable mais, susceptible d'être amélioré ; Auguste Aucour développe l'idée de construire sur le lit même de l'oued Er-Rehhi, un grand collecteur de 2,50 m de hauteur sur 2,50 m de largeur et de 410 m de longueur, muni d'un système complet et général en pierre de ciment pour éviter les infiltrations et, par suite les infections du sous-sol (Lespès, 1938, p. 310).

Ce collecteur principal en quelque sorte, était destiné à recevoir tous les égouts secondaires des deux parties de la ville, la haute et la basse. Tous ces égouts étaient dotés d'un nombre de chasses d'eau assez suffisant et les bouches étaient munies d'obturateurs. Pour compléter le tout, Auguste Aucour réussit la double prouesse de combler l'oued et le collecteur et de réaliser à leur surface le tracé du futur boulevard de Malakoff.

Dans le quartier israélite, la situation sanitaire était particulièrement alarmante. Le quartier marqué par une forte densité démographique ; où, de surcroît, l'absence des réseaux d'assainissement et d'adduction d'eau, le rendaient en toute saison inabordable par son insalubrité. Il était considéré comme le foyer endémique le plus menaçant pour la ville.

La communauté israélite, constituant la majorité de la population du quartier, voyant tarder les travaux que lui promettaient les pouvoirs publics. Les notables ouvrirent en 1846, plusieurs souscriptions au sein de la communauté pour réaliser à ses frais les travaux en question, qui commencèrent effectivement en avril 1847. Les pouvoirs publics prirent le relais ; et en septembre 1847, les travaux de pose des premiers égouts furent confiés à Lagout, ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées par intérim. L'installation des égouts dans ce quartier, écrivait un chroniqueur de *L'Écho d'Oran*, « promettent de rendre praticable dans toutes les saisons, le haut quartier qui était inabordable par sa saleté et son odeur infecte »⁸.

⁸ *L'Écho d'Oran*, 16 octobre 1847.

Les idées du comte Guyot sur l'aménagement de la ville (1842)

C'est apparemment pour remédier aux liaisons terrestres entre les différentes villes côtières algériennes, rendues de plus en plus difficiles et périlleuses du fait de l'extension des opérations de harcèlement menées par l'émir Abd-el-kader ; que le lieutenant- général Bugeaud, alors Gouverneur Général, avait songé à établir des liaisons maritimes entre les différents ports algériens. Mais, ils leur manquaient les équipements portuaires nécessaires.

C'est dans ce but, qu'il dépêcha en décembre 1842 le Comte Guyot, directeur de l'Intérieur en visite d'inspection à Oran et à Mers-el-Kébir, au fin d'examiner sur place la possibilité de construire un entrepôt et des quais. À son arrivée à Oran, il trouva malgré les contraintes de la guerre, une ville en pleins travaux de voirie et d'assainissement. Ces travaux initiés tout d'abord par Louis Dussert, premier Sous-Directeur de l'Intérieur (1837-1841), étaient poursuivis par de Soubeyran (1841-1843), avec l'aide du staff technique, composé des ingénieurs civils Pézerat, Depont, Auguste Aucour et de l'architecte Viala de Sorbier⁹.

La visite qu'il fit à Oran, donna au Comte Guyot l'impression d'avoir à faire à une ville dont l'aspect était pour le moins *décousu*, et présentant de nombreux « inconvénients » sous presque tous les rapports : administration, police, éclairage, entretien de la voirie etc.

À propos de voirie justement, il préconisa tout d'abord la création d'une place qui serait située « au point où le ravin est traversé par le pont Kléber qui en formerait la limite », et que, « des plantations décoreraient cette place où il serait facile d'ailleurs de ménager dans une direction la vue de la mer et dans une autre l'aspect de la portion supérieure du ravin, c'est-à-dire de celle qui se conservera le plus longtemps fraîche et verte »¹⁰ (Tinthoin, 1948, pp. 5-21).

De Soubeyran avait déjà auparavant, déposé auprès du Ministère de la Guerre les demandes d'approbation d'un certain nombre de projets urbains, entre autres, le projet de création de la place Napoléon et l'ouverture de la rue de Turin destinée à désengorger la rue de Philippe. Le Comte Guyot ne parut pas facilement convaincu par les projets de son Sous-Directeur, particulièrement en ce qui concerne le projet de la place Napoléon qui, à cette époque déjà, on y voyait le futur centre de la ville. Guyot arguant le fait que : « dans le quartier la création d'une place portant le même nom et destinée à devenir la principale place d'Oran avait été admise entre la porte du Marché et l'État-Major de la Place. J'ai examiné avec soin ce projet et je

⁹ Pour Pézerat, Depont, Aucour et Viala de Sorbier ; Voir *Notices biographiques*.

¹⁰ Le rapport du comte Guyot était classé dans la série M- Colonisation ; Sous-série 1M ; Affaires diverses, dossier N°1. Rapports administratifs et tournées d'inspection 1842-1855 (1-M-1), des Archives départementales d'Oran ; dont R. Tinthoin en fut le conservateur en chef de 1937 à 1956.

me suis convaincu que cette place avec le développement que l'on se proposait de lui donner, serait beaucoup trop grande pour le quartier où elle est située, et il ajoute que, l'inspection des lieux m'ayant convaincu que ce changement de pur agrément entraînerait d'énormes dépenses de remblai et de mur de soutènement [...] En conséquence, je prie votre Excellence, de suspendre l'approbation qui lui a été demandée pour le projet de la place Napoléon » (Tinthon, 1948, pp. 5-21).

Guyot avait aussi en souci de créer de nouvelles voies. Tout d'abord, la rue de Turin qui figurait déjà sur les plans soumis à l'approbation du Ministre de la Guerre ; selon son idée, la rue de Turin : « contournera les jardins qui touchent la promenade de Létang et elle ajoutera encore à l'importance qu'acquerront du voisinage de la place ces terrains nouveaux livrés à la construction ». La deuxième voie principale, que Guyot envisageait d'ouvrir c'était la rue des Jardins, pour laquelle il estimait que : « ses avantages seraient d'abord de ménager une pente beaucoup plus douce que celle de la Philippe et ensuite de faciliter les constructions sur les terrains escarpés qu'elle parcourait et qui aujourd'hui tristes et sans valeur acquerraient alors un aspect plus agréable et une véritable importance » (Tinthon, 1948, pp. 5-21).

Toutefois, le projet de faire relier le quartier de la Marine à celui de la Blanca par la création d'une troisième voie, était très vite abandonné en raison de la topographie très accidentée du terrain qui rendait le projet difficilement réalisable tant sur le plan financier que sur le plan technique. Mais, l'idée de faire remplacer la voie par le creusement d'un tunnel qui en aurait la même fonction, avait été favorablement accueillie par tous. Les travaux de creusement du tunnel furent commencés en 1845 et ne furent achevés qu'en 1867.

Il faudrait néanmoins faire remarquer qu'en matière de programmes urbanistiques, le comte Guyot, contrairement à l'avis de son administration locale, avait voulu tout investir dans la Vieille-Ville, en projetant d'y construire de nombreux édifices publics : gendarmerie, mairie, hôtel des finances et même une bourse et un théâtre. Mais, il s'était montré particulièrement critique sur la manière dont furent construits les bâtiments publics par l'ingénieur Pézerat. Malgré les nombreuses preuves de compétences dont a fait montre ce dernier, que ce soit en matière de travaux urbains ou de travaux maritimes ; Guyot le discrédita impitoyablement auprès du Ministre de la Guerre : « je ne laisserai pas passer cette occasion, écrit-il dans son rapport, de signaler à votre Excellence, l'état misérable de toutes les constructions de cet ingénieur, à Oran, qui pèchent tout à la fois par le défaut absolu de goût et de solidité » (Tinthon, 1948, pp. 5-21).

En dépit donc, des divergences de point de vue entre le Directeur de l'Intérieur et les représentants de l'administration civile locale, qu'on pourrait constater dans le rapport d'inspection. De nombreuses idées émises par Guyot relatives aux travaux d'amélioration et d'aménagements urbains ont été néanmoins retenues et réalisées par le sous-directeur de Soubeyran et ses successeurs.

Il y a tout lieu de penser que les idées en matière d'aménagement urbain du Comte Guyot n'étaient pas totalement étrangères à la politique de grands travaux urbains, qui à la même époque, avait été amorcée sous la Monarchie de juillet dans quelques grandes villes en France (Coppolani, 1953, pp. 69-77).

Les premiers travaux d'aménagement du port (1832-1892)

L'exiguïté du port d'Oran et les mauvaises conditions de mouillage ne permettaient pas aux gros bâtiments de guerre d'assurer avec une plus grande fiabilité le débarquement des troupes et du matériel ; Rozet, observateur perspicace, note à ce sujet en 1832 que, « la baie qui se trouve devant la ville est peu profonde ; les bâtiments de guerre ne peuvent pas y mouiller et, pendant les vents du Nord et de l'Est, ceux du commerce n'y sont point du tout en sûreté. » C'est pour ces raisons que, le général Danrémont, commandant le corps expéditionnaire eût à choisir la rade de Mers-el-Kébir pour opérer le 14 décembre 1830, le débarquement à la suite duquel, il fit occuper les forts de Lamoune, de Saint-Grégoire et de Santa-Cruz, en attendant le moment propice pour occuper Oran. Le 4 janvier 1831, les troupes françaises pénétraient par voie terrestre dans la ville (Lespès, 1938).

D'autre part, l'une des premières descriptions que nous avons du port d'Oran au lendemain de l'occupation française en 1832, émane du publiciste Ferdinand Duboc : « Oran n'ayant point de jetée, écrit-il, est exposée à toute la violence des vents d'Est et de Nord, et quand la mer est houleuse au large, elle déferle avec violence contre la Marine et le quai des magasins; tandis que derrière la pointe de Mers el Kébir les bâtiments n'éprouvent qu'un très léger roulis : aussi tous les navires marchands viennent-ils débarquer leurs marchandises à Mers el Kébir et elles sont transportées ensuite par mer à Oran » (Duboc, 1833, pp. 5- 25, p. 7-8).

Les travaux de déblaiement (1832-1848)

Aussitôt après son installation en avril 1832, le service des Ponts-et-Chaussées, sous la direction de son premier directeur, Pézerat eut, à s'occuper en premier lieu de l'état dans lequel se trouvait le port.

Les premiers travaux lancés par ce service, ont consisté avant tout à procéder au déblaiement de tout ce qui pouvait encombrer le port et ses alentours, à commencer par le démantèlement de la Batterie du môle (*Toppa Beka* des Turcs) ; il fit également restaurer et curer le petit bassin

de refuge qui, n'ayant pas été entretenu depuis longtemps, était entièrement ensablé.

En 1833, les ingénieurs du service des Ponts-et-Chaussées commencèrent à étudier les possibilités de création d'un véritable port à Oran.

La série d'accidents survenus aux alentours du port ; comme par exemple l'effondrement le 29 octobre 1834 de la grotte de refuge ou les éboulements provenant de la montagne provoquant en 1835 le comblement du bassin qui, ne servait plus après sa réfection qu'à abriter les barques et les chalands pendant les grosses mers ; firent résolument décider les nouvelles autorités à entreprendre les premiers travaux d'urgence.

En raison de la recrudescence des opérations militaires contre l'émir Abd-el-Kader, le port d'Oran était devenu en 1840 le principal centre de ravitaillement de l'armée d'occupation. La nécessité d'agrandir le port était de plus en plus grande et s'imposait même comme un impératif de guerre.

À cet effet, le ministère de la Guerre institua en 1844 une Commission nautique spéciale composée entre autres de l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées Aucour, de l'ingénieur hydrographe Lieussou et de l'officier du Génie, Vauban ; pour étudier les améliorations à apporter aux mouillages de l'Ouest algérien en général, et du port d'Oran en particulier.

Le premier programme d'aménagement (1848-1860)

Cependant, les premiers grands travaux du port ne vont réellement commencer qu'en 1848. Le programme des travaux fut basé sur le projet d'agrandissement du port présenté par l'ingénieur Reibell, destiné à porter sa superficie de 25 à 37 hectares. Le 17 juillet 1848, fut prise la décision de construire une jetée de 300 m. enracinée sur l'ancien môle espagnol.

Le reste des travaux sera consacré essentiellement à la construction de terre-pleins gagnés sur la mer sur l'emplacement actuel du quai Charlemagne et, d'un quai de 120 m. sur l'emplacement actuel du quai de la Douane.

Les travaux consisteront également à la réalisation d'une cale de halage pour les réparations et à quelques opérations plus ou moins importantes de voirie. La dernière phase de ce programme de travaux fut exécutée de 1858 à 1860, elle fut la cause de nombreuses disparitions d'anciens monuments espagnols, comme la démolition du Corps de Garde du môle dont fut la cause l'élargissement du quai de la Marine (Fey, 1858, p. 161).

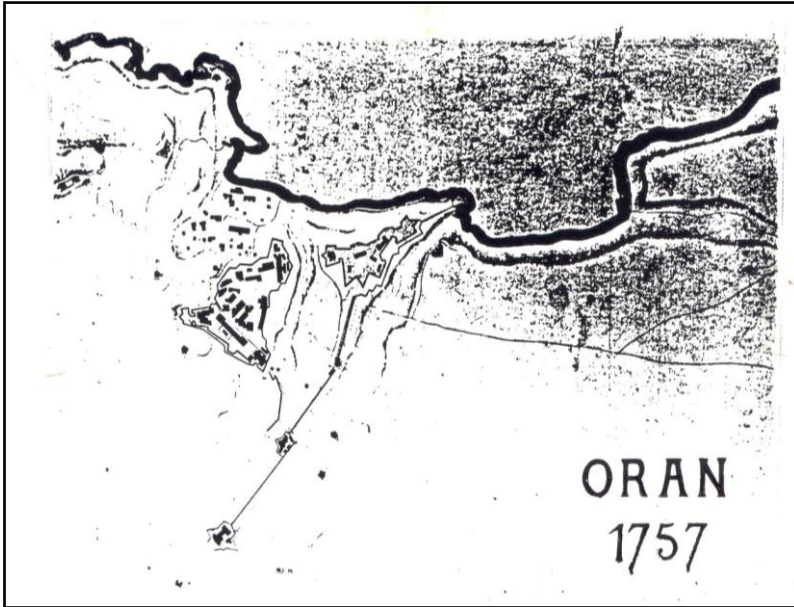


Figure 28 : Oran en 1757

Source : Fonds de cartes de la Société de Géographie et d'Archéologie d'Oran.

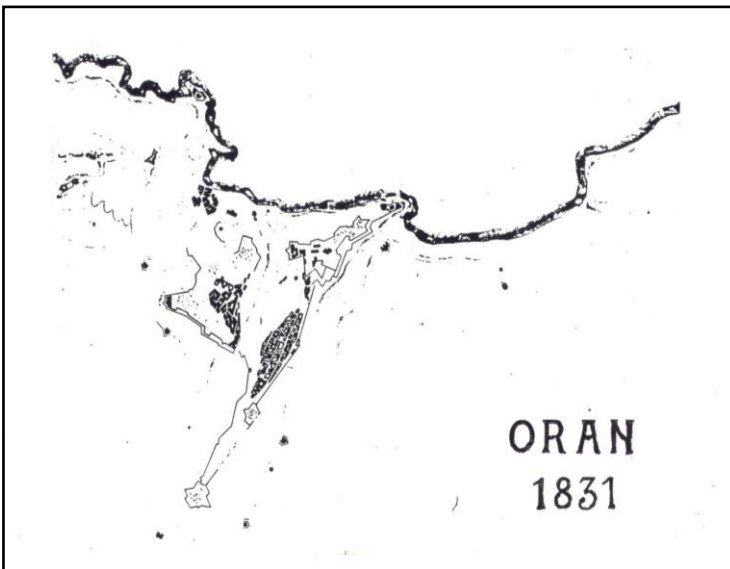


Figure 29 : Oran en 1831

Source : Fonds de cartes de la Société de Géographie et d'Archéologie d'Oran.



Figure 30 : Oran en 1857

Source : Fonds de cartes de la Société de Géographie et d'Archéologie d'Oran.



Figure 31 : Oran en 1890

Source : Fonds de cartes de la Société de Géographie et d'Archéologie d'Oran.

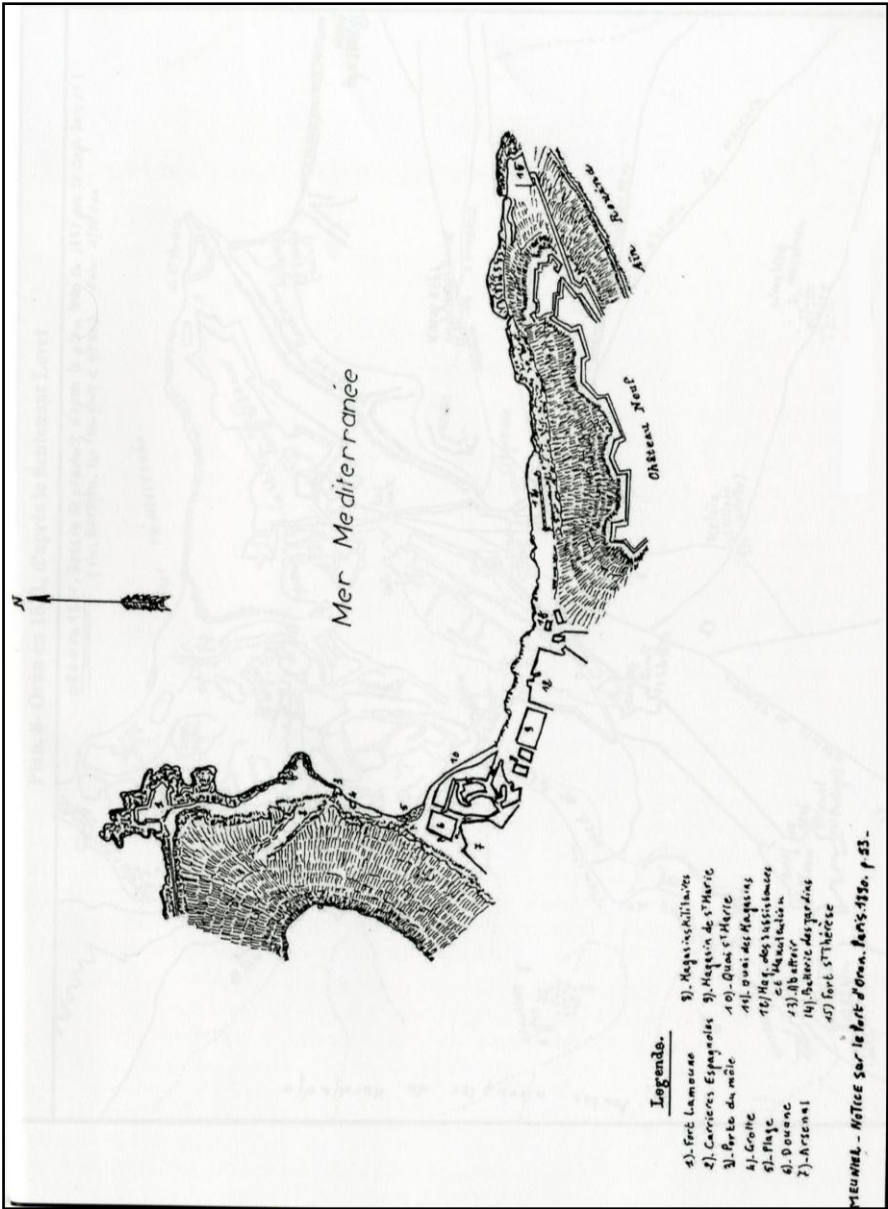


Figure 33 : Le Vieux - port

Source : Adaptation de l'auteur d'après Plan du Port d'Oran. 1/20.000, planche n° 152. in, Meunier G., Notice sur le Port d'Oran. Paris, Ministère des Travaux Publics, in, Les Ports maritimes de la France, t.8, 1^{ère} partie. Paris, 1890. Carte n° 475. Fonds de cartes de la Société de Géographie et d'Archéologie d'Oran.