

Chapitre 19

Les Plans d'aménagement (1848-1868)

Les Plans provisoires d'alignement et de nivellement (1848-1860)

Le calme revenu avec la reddition de l'émir Abd-el-Kader en décembre 1847 ; confiance fut donnée aux investisseurs immobiliers qui exigeaient de plus en plus de la commune de faire face à ses obligations notamment en matière d'urbanisme de voirie. En plus, la Révolution du 24 février 1848, mettant fin à la Monarchie de Juillet, avait amené pour Oran ; une année plus tard un changement inattendu, par la révocation de Mercier-Lacombe, Directeur des Affaires Civiles et son remplacement par le vicomte Garbé, comme premier Préfet du département d'Oran, le 18 février 1849. Parmi les affaires que trouva en instance le préfet Garbé, fut celle concernant la demande qu'avait adressée Gustave Mercier-Lacombe, au ministère de la Guerre, pour l'approbation du plan de la ville d'Oran où figuraient les principaux projets des opérations d'alignement, de nivellement et d'ouvertures de nouvelles voies qu'avaient préparés le Service des Bâtiments civils. Ces projets ont été établis sur la base du plan de la ville levé en 1845-1846 par Ferrey, géomètre de la Direction des Bâtiments civils, signé par le secrétaire de la commission des alignements, l'ingénieur Dupont le 30 juillet 1848, approuvé par l'architecte en chef, Viala de Sorbier et Auguste Aucour, l'ingénieur en chef du service des Ponts-et-Chaussées¹. Le plan en question, fut finalement approuvé par décision du ministère de la Guerre, du 6 janvier 1850 (Tinthoin, 1948, pp. 7-21).

Il y a lieu de noter cependant que, jusqu'aux environs de 1860, le plus gros des opérations d'aménagement du réseau de voies était concentré sur la Vieille ville. Les nouveaux îlots de maisons qui ont couvert les espaces anciennement occupés par les jardins sur la rive droite de l'oued Er-Errehi, seront à l'origine des nouveaux quartiers du Château Neuf et de Bastrana. La Vieille-Ville apparaissait encore en 1858 aux yeux du maire, « irrégulière, accidentée, baroque, présentant plus que ça et là des impasses, des rues non achevées, des terrains vagues et ravinés, des maisons en ruine ou en reconstruction » (Lespès, 1938, pp. 175-176). Aussi était-il devenu impératif de lancer de nouvelles opérations de nivellement, de redressement et de

¹ Sur Viala de Sorbier, Depont et Aucour ; Voir Notices biographiques.

percement pour régulariser le tracé des voies et faire disparaître les trop nombreuses impasses, héritées de l'urbanisme traditionnel algérien précolonial.

Il faut toutefois souligner un fait assez particulier qui ne fut pas sans influencer profondément sur la politique d'aménagement et d'ouverture des nouvelles voies. C'est à coup sûr l'arrivée sur le marché foncier de nouveaux terrains qui aiguïsa l'appétit des spéculateurs et des agioteurs de tout poil. En somme, les opérations d'alignement avaient provoqué un effet d'entraînement, par l'ouverture de nombreux chantiers de construction, « l'ouverture de nouvelles voies, expliquait René Lespès, avait suscité l'émulation des propriétaires ; après avoir garni une partie des emplacements libres entre le Château-Neuf et le quartier juif, ils s'étaient portés vers la rue de Philippe, la rue de Turin, la rue d'Orléans, et celle de la Marine, en 1843 on notait, ajoutait-il, une progression sensible de la construction, avec 93 immeubles neufs » (Lespès, 1938, pp. 175-176). Il en allait de même pour la rue de l'Arsenal qui, dès son ouverture en 1844, on y voyait sortir de terre une trentaine de maisons ; c'est ce qui décida à l'agrandissement du quartier de la Marine.

En effet, l'accroissement de l'activité économique marquée principalement par le trafic portuaire en raison du cabotage qui s'était développé durant la guerre contre la résistance algérienne avait, dès 1841 amené les autorités de la ville à s'occuper en premier lieu du quartier de la Marine, tout proche du port. Il fut ainsi agrandi par des terrains gagnés sur la mer pour la création d'un bassin de refuge de 5 ha., mais, aussi par l'élévation de nouvelles constructions le long des quais. La réactivation du quartier de la Marine, avait nécessité donc l'adoption d'un plan d'alignement avec le projet d'ouverture d'une route qui était devenue en 1854 quasi- indispensable reliant la rue Charles Quint et les quais au village de Karguentah². D'autre part, de nombreux propriétaires las d'attendre que la commune commencent les travaux de voirie, avaient pris l'initiative d'ouvrir à leur charge des rues privées, en proposant leur cession et leur classement à la ville ; comme ce fut le cas du consul de Grande-Bretagne, Nathaniel Welsford qui ouvrit des voies sur sa propre propriété, devenues plus tard un sous-quartier surplombant la Calère ; les Jardins Welsford.

C'est vers 1845 que semble avoir été entamées les premières ébauches de plans d'alignement sur le plateau de Karguentah. Le capitaine Rozet, décrivant au début de la colonisation le faubourg de Karguentah, signalait l'existence de : « deux grandes voies traversant d'un bout à l'autre le village, de 700 mètres de longueur chacune, coupées de ruelles bordées de maisons » (Rozet, 1833, p. 277).

² Devenue l'artère principale du quartier de la Marine, la rue Charles Quint, dont les travaux d'ouverture commencèrent en 1852, ne furent terminés qu'en 1859 ; à cause des murs de soutènement qu'il avait fallu élever.

Cependant, la pression démographique qui s'était fait sérieusement sentir dans la Vieille-Ville, avait amené, malgré le blocus imposé par l'émir Abd-el-Kader, quelques tentatives d'installation de colons sur le plateau de Karguentah encouragé par les établissements militaires qui venaient d'y être créés. Il importe toutefois de faire remarquer que le nombre en accroissement constant de maisons à Karguentah, n'avait pas manqué de changer le paysage initial du faubourg précolonial ; à telle enseigne que rapidement le village prit le nom de « quartier de la Mosquée », en raison de la mosquée-méderça de Karguentah, qui fut enclavée dans le quartier militaire de la Cavalerie³. Pour éviter donc, tout développement anarchique qui, à défaut de plans de lotissement et d'alignement préétablis, avaient vite fait de suivre le tracé des anciennes voies du faubourg. Cette situation avait immanquablement amené ; dès 1844, le général Lamoricière à demander que soit établi pour le village de Karguentah, un plan d'alignement partiel⁴. Ce dernier était déjà prêt au début de 1845. Il coïncida en même temps avec la décision prise par le Général, de créer à Oran, un *village indigène*. C'est Médina Jdida, dont le tracé fut conçu par le lieutenant-colonel de Martimprey et exécuté sous sa direction⁵.

C'est seulement à partir de 1851 que tout ce qui restait au village de Karguentah de l'ancien réseau de voirie, notamment les nombreux chemins de traverse et d'exploitation, commençaient à disparaître pour laisser place à de nouvelles voies dont l'une des plus importantes, la rue d'Arzew, ouverte sur l'ancien tracé du chemin menant à Arzew. Elle fut suivie par la rue de la Vieille Mosquée, ainsi que les rues secondaires ; telles que les rues de Pellissier et du Fondouk, ouvertes sur le tracé d'anciens chemins d'exploitation. Mais, il faudra toutefois attendre le plan d'alignement de 1863 ainsi que ses différentes modifications pour voir fixer définitivement le dessin de la trame des rues du « quartier de la Mosquée ».

Il convient de faire remarquer également, que le quartier de la Mosquée devait beaucoup, pour la valorisation de son sol, à l'établissement des nombreux lots de terrain que le Domaine, en application de la décision ministérielle du 19 janvier 1852 avait vendus, avec obligation pour les acquéreurs de suivre les alignements prédéterminés. Ce qui amena par

³ Le quartier militaire de la Cavalerie était délimité par les voies actuelles du boulevard Tripoli, la rue Larbi Ben M'hidi, rue cheikh Larbi Tebessi et boulevard de l'ALN (Front de mer). L'entrée principale de tous les quartiers militaires de Karguentah, dont faisait partie celui de la Cavalerie, se faisait par la rue cheikh Larbi Tebessi donnant sur la rue Larbi Ben M'hidi.

⁴ Il y a lieu de préciser qu'en 1848, le village de Karguentah ne dépendait pas administrativement de la commune d'Oran, ce n'est qu'en 1856 qu'il y fut intégré. Mais le développement rapide de la population de ce village, avait dès 1847 rendu nécessaire la création d'un poste d'adjoint spécial.

⁵ Cf. le chapitre sur « L'ethnisation de l'espace... Médina Jdida », également : Benkada, S. (1998, mai-août). La création de Médina Jdida. Oran (1845) : un exemple de la politique coloniale de regroupement urbain. *Insaniyat* (pp. 103-111), n° 5.

conséquent, le conseil municipal à voter le 5 février 1857, une délibération pour l'établissement d'un plan d'alignement qui officialisa le classement de nombreuses rues tracées au gré des lotissements. Le plan d'alignement exécutif fut dressé par le Service des bâtiments civils, en prévoyant notamment, la création d'une artère centrale dont le tracé concordait assez parfaitement avec celui du futur Boulevard Seguin, dans la partie comprise entre le futur Boulevard du Lycée et la rue de Mostaganem.

Il semblait bien toutefois que le plan d'alignement de 1857 s'ait été trouvé au beau milieu de remous provoqués d'une part, par le décret impérial du 18 avril 1857, décidant la construction de la gare du chemin de fer et d'autre part, par le débat sur la suppression des murs de fortification engagé d'abord par la municipalité ; et relayé par le conseil général, dès sa création en 1858. En définitive, aussi bien le décret impérial, que le débat au sein des conseils locaux, avaient remis en cause les nombreuses dispositions du plan d'alignement de 1857.

D'autre part, jusqu'en 1850, de nombreuses rues étaient restées sans indication de nom, et les maisons ne disposaient pas toutes de numéros ; ce qui manifestement « n'était pas digne d'une ville qui prétendait chaque jour aspirer au progrès ». Il avait fallu l'arrivée du Docteur Alexandre Cauquil, comme maire de la ville (1851-1854), pour qu'on généralisât l'usage des plaques de rues et de numéros de maisons en faïence, fabriquées par une maison de Toulouse⁶.

Malgré l'effort entrepris par le Dr Cauquil dans ce sens en 1857 ; un conseiller municipal, rapporteur de la « Commission chargée de l'examen du nouveau plan de la ville et du faubourg de Karguentah », ne manqua pas de souligner le défaut d'indication de noms de certaines rues et l'absence de numéros sur un certain nombre de maisons⁷.

⁶ Certaines rues de la Vieille Ville gardent encore ces plaques en faïence, ovales, indiquant sur fond blanc et écriture noire le nom des rues. Il en est ainsi des plaques de numéros des maisons.

Il faut rappeler que c'est dans le but d'arrêter l'extension des constructions dans les faubourgs, qu'on fit adopter le 18 juillet 1724 pour Paris, « un bornage intérieur de la ville », qui prescrit de graver un numéro sur chacune des maisons qui y sont déjà comprises. C'est l'origine du numérotage des rues à Paris. Cf. Maurice Halbwachs, « Les plans d'extension et d'aménagement de Paris avant le XIX^e siècle », Paris, *La Vie Urbaine*, N°2, 1920 ; in, Halbwachs Maurice, *Classes sociales et Morphologie*, Paris, Édit. de Minuit, 1972, pp. 199-224.

À Alger, le premier numérotage des rues était effectué par le Génie, il fut établi non par maison, mais par porte ; cf. Devoulx Albert, (fils), « Les édifices religieux de l'ancien Alger », *RA*, 1864, p. 31.

⁷ Séance du CMO du 16 juin 1857 ; « Rapport de la commission chargée de l'examen du nouveau plan de la ville et du faubourg de Karguentah », Registre de délibérations n° 2 (1855-1859).

En effet, dans ce domaine, comme dans beaucoup d'autres, les débaptisations de rues se faisaient elles aussi, au gré des régimes politiques. Ainsi de nombreuses rues du quartier Napoléon (quartier israélite), « évoquaient des souvenirs encore vivants chez les militaires des guerres de la Révolution et de l'Empire » (Lespès, 1938, p. 144) : rues Quatre-Bras, d'Austerlitz, de Naples, de Fleurus, de Milan, de Ratisbonne, de Zurich, de Léoben, de Wagram, rue et place Napoléon.

Le chevalier Joseph Bard⁸ de passage à Oran en avril 1853, n'avait pas caché sa déception de voir que les rues puissent porter encore des noms de villes allemandes, notamment dans la Ville-Basse : « Je me permettrai une simple question – proteste-t-il, Que signifient les dénominations de rue de Berlin, rue de Dresde, etc., en Afrique, à Oran ? Si, au moins, on avait rappelé, par le nom des batailles livrées et gagnées, en Germanie, par les armes françaises, les gloires militaires de la France conquérante de l'Algérie, je n'aurais pas la moindre observation à formuler. Je comprends, sous ce ciel serein comme celui de la Sicile, les noms de Naples, de la Piave, etc., donnés à certaines rues d'Oran ; mais je me familiarise moins aisément avec les noms tudesques » (Bard, 1854, pp. 184-185)⁹.

La chute de Napoléon III en 1870, particulièrement applaudi par les colons ; donna l'occasion au conseil municipal d'hâter la débaptisation de nombreuses voies pour effacer le mauvais souvenir du Second Empire¹⁰.

Les Plans généraux et leurs modifications successives

Les plans généraux d'alignement de 1863 à 1865

L'extension de l'espace urbain sur le plateau, s'était rapidement développée, à tel point qu'elle déborde largement hors des limites du faubourg de Karguentah et du Village Nègre. Comme on peut comprendre que ce développement n'était été pas suivi en parallèle par une totale prise en charge du problème de la voirie. La municipalité qui avait mis trop de temps à mettre en œuvre un plan d'alignement, s'était vue rapidement dépassée par l'initiative des lotisseurs qui bien évidemment, adoptèrent au mieux de leurs intérêts les plans de lotissement. Pour pallier cette incurie et parer au plus pressé à cet état de fait ; la municipalité adopta donc, un « Plan général d'alignement de la ville et de ses faubourgs », élaboré en application des prescriptions de l'arrêté du Gouverneur Général du 26 août 1863. Mais, ce plan ne semble pas avoir apparemment gagné la faveur de l'opinion publique qui se fit entendre à travers la voix autorisée d'Adolphe Perrier, qui profitant

⁸ Joseph Bard (1806-1861), archéologue, poète et voyageur. Il fut inspecteur des Bâtiments historiques à partir de 1834, durant la même période que Prosper Mérimée (1803-1870) qui, en 1834, fut inspecteur général des monuments historiques.

⁹ Passage repris par *L'Écho du Sacré Cœur*, 1916, pp. 125-126.

¹⁰ Séance du 7/12/1870 du conseil municipal, Cf. Lespès, R., *op.cit.*, p. 184, n. 5.

de la visite de l'Empereur à Oran durant les 14 et 15 mai 1865, proposa « un programme de travaux urbains » qu'il fit publier trois jours après dans son journal, *L'Écho d'Oran*. D'entrée de jeu de son *programme*, A. Perrier dirigea sa critique contre le plan d'alignement de 1863 en des termes assez vifs, « la ville d'Oran, écrit-il, possède un plan d'alignement dont la rédaction remonte à une date assez éloignée [...] Il en résulte que ce plan laisse beaucoup à désirer, tant au point de vue des réserves à faire pour les établissements publics, que des voies intérieures de communication. Il est donc indispensable, ajoute-t-il, qu'un nouveau plan soit préparé, surtout si l'on pense obtenir de Sa Majesté la démolition des murs que le Génie décore du nom belliqueux de remparts. A cet égard, nous espérons bien qu'Oran serait aussi favorisée que Lyon, Marseille, Alger, etc. »¹¹.

Le plan général d'alignement de 1863 ne put être approuvé que deux années plus tard, en août 1865 précisément. Ce plan de 1863, selon René Lespès, « réglait d'une manière à peu près définitive l'aménagement de la voirie dans la vile intra-muros : alignements, redressements, élargissements, percements »¹².

Le cadeau que fit Napoléon III à la ville d'Oran, au lendemain de sa visite en mai 1865, c'était d'avoir « autorisé la suppression du mur d'enceinte de l'Est et de ses servitudes »¹³ ; pour permettre à la ville de s'étendre davantage au-delà des limites imposées par les servitudes militaires. Maigre consolation pour Oran, qui contrairement à la ville d'Alger ne semblait pas avoir bénéficié des libéralités de l'Empereur en matière d'urbanisme. Rappelons que la ville d'Alger avait été gratifiée d'un grandiose projet de grande voirie appelée « Boulevard de l'Impératrice Eugénie » qui dota la capitale de la colonie d'un superbe front de mer digne des grandes capitales européennes de l'époque¹⁴.

¹¹ *L'Écho d'Oran*, 18 mai 1865.

¹² Lettre du 20 juin 1865 de Napoléon III adressée au Maréchal Mac Mahon, dite « Lettre de l'Empereur » ; Cf. Spillman Général Georges, Napoléon III et le Royaume Arabe d'Algérie, Paris, *Travaux et Mémoires de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer*, 1975, (Texte de la 2^e édition pp. 52-87).

¹³ *Id.*

¹⁴ Grand projet d'haussmannisation, initié par Napoléon III. Les travaux du Boulevard de l'Impératrice furent exécutés en vertu d'une convention intervenu entre l'Etat et la ville d'Alger et rendue exécutive par le décret impérial du 12 mai 1860, qui eut pour titre : *Décret impérial relatif à l'exécution, des travaux nécessaires pour la construction des fronts de mer de la ville d'Alger, pour l'établissement des magasins et des rampes d'accès vers les quais, et pour la création d'un boulevard supérieur, qui portera le nom de boulevard de l'Impératrice Eugénie*, Œuvre de l'architecte Pierre-Auguste Guiauchain, la réalisation fut confiée à une entreprise de travaux publics anglaise, l'*Algiers Land and Warehouse company*, dirigée par l'homme d'affaires britannique Sir Morton-Peto.

Il convient néanmoins de souligner qu'à la suite de son deuxième voyage en Algérie, l'empereur des Français, aurait quelque peu changé de point de vue ; c'est peut-être que son deuxième voyage était mieux préparé, et l'empereur lui-même était mieux au fait des réalités algériennes grâce à ses informateurs arabophiles. Ce faisant, il ne manqua pas de corriger certains points de l'ancien programme, concernant notamment, les politiques d'urbanisation et de peuplement européen ; « il apparaît évidemment, notait René Lespès, que ces conceptions se rattachent étroitement à l'idée maîtresse du Royaume arabe, on les trouve exposées dans la lettre célèbre de l'Empereur au Maréchal Mac-Mahon, alors gouverneur de l'Algérie et dans les instructions transmises par l'administration supérieure au conseil municipal d'Alger, au lendemain du voyage de 1865 » (Lespès, 1930, p. 302).

Le programme du maire le vicomte Théodore Garbé (1867)

En août 1867, le vicomte Garbé qui venait d'être nommé à la tête de la municipalité, prononça, le jour de son installation son fameux discours-programme, dans lequel la question de la voirie figurait parmi les priorités de son plan d'action : « après les eaux, question qui me paraît primer toutes les autres, vient, déclare-t-il, celle de la voirie ». Dans la suite du discours il développa plus clairement la politique qu'il entendait mener en matière d'équipement de la ville, principalement des quartiers de Karguentah, du Village Nègre et de Saint Antoine qu'il désigne sous l'appellation de *villes nouvelles* dans lesquelles, précise-t-il, « nous ne rencontrons pas de constructions gênantes, mais nous avons à opérer sur un vaste espace d'un sol inégal, et où les nivellements doivent devancer pour la rendre possible l'édification des maisons. Si l'on veut que la distribution de cette partie de la ville satisfasse à toutes les exigences de l'avenir, d'assez grands sacrifices nous seront imposés de ce côté, et en les faisant résolument d'un seul coup plutôt que de les émietter, nous en diminuerons sensiblement l'importance »¹⁵.

Un mois à peine après son installation ; le nouveau maire, reprenait la délibération du 31 mai 1865, votée donc au lendemain du voyage de l'Empereur à Oran, et appuyée par la délibération du 31 août 1867, pour l'ouverture d'une enquête sur le projet de rendre applicable à la ville d'Oran, le décret du 26 mars 1852 relatif aux rues de Paris ; dont venait de bénéficier en août 1867 la ville de Constantine et dont bénéficiait déjà, depuis 1859 la ville d'Alger¹⁶.

¹⁵ *L'Écho d'Oran* du 15 août 1867.

¹⁶ Avis d'enquête commodo et incommodo du 19 septembre 1867, publié dans *L'Écho d'Oran* du 21 septembre 1867. La demande de rendre applicable le décret du 26 mars 1852 relatif aux rues de Paris ne semble pas avoir abouti puisqu'il fallait attendre le décret du 26 avril 1883 signé par le Président de la République pour le rendre applicable à la ville d'Oran, au vu d'une délibération en date du 23 avril 1881, par laquelle le conseil municipal demandait à ce que soit fait application dudit décret à la ville d'Oran.

En septembre 1867, alors que le plan d'alignement général de 1863 venait à peine d'être approuvé ; que sur proposition de la commission départementale des alignements, il fut remanié ; et il ne sera définitivement approuvé par le Gouverneur Général que le 3 mars 1870, soit donc trois années après son remaniement. C'est pour dire, que le plan général de 1863 était censé régler une situation urgente.

Mais, au grand bonheur des lotisseurs, la commune n'était pas encore arrivée au bout de ses peines, puisque même dans la Vieille-Ville elle ne réussit pas jusqu'en 1870 à donner au Plan général de 1863 un début d'exécution. Pour la Haute-Ville, il avait eu au moins le mérite de fixer définitivement le tracé des voies principales.

Alors qu'elle était déjà en désaccord, avec la commission départementale d'alignement, à propos d'autres affaires ; la Commission municipale d'alignement demanda en 1868 au préfet d'approuver la régularisation définitive des alignements du Village Nègre où malgré la grande épidémie qui sévissait, de nombreuses constructions continuaient de s'y élever. Or, le Plan général de 1863 dans sa modification de 1867 prévoyait entre autre pour le Village Nègre une voie centrale dénommée Boulevard du Sud qui le traversait en son milieu jusqu'au nouveau mur d'enceinte qui venait d'être construit, sur une longueur de 480 mètres.

Cependant, la Commission départementale d'alignement s'était opposée à la largeur de 44 mètres qu'on a voulu donner au Boulevard du Sud (Tahtaha), arguant le fait que cette largeur était pour le moins « insolite ». Sur ce, la Commission municipale d'alignement ne supporta plus les ingérences de son homologue départementale, et dénia à cette dernière toute autorité pour apporter des modifications de cet ordre ; attendu que l'État avait fait remise à la commune en 1865 de toutes les rues du Village Nègre, à seule fin du reste « de se décharger sur elle de tous les travaux d'édilité et soin de la police » (Lespès, 1938, p. 180).

Il est de toute évidence clair, que la succession rapide des modifications du Plan de 1863 avait quelque peu conduit à une complication de la trame des voies et de la morphologie des îlots, qui aurait très bien pu être évitée si, dès le départ on avait adopté un plan d'alignement définitif ¹⁷.

Il n'était plus question, par conséquent de continuer à modifier davantage le Plan de 1863, mais de le compléter. C'est dans cette optique donc que le *Plan d'alignement des nouveaux quartiers* ou *Plan d'alignement des quartiers d'Aïn Rouina, boulevard du Lycée et rues avoisinantes*, fut approuvé le 3 mars 1874 par le Gouverneur Général.

¹⁷ Dans le nouveau quartier de la Gare, on fit procéder en 1873 au changement de nom de certaines rues, en fonction des nouveaux équipements urbains qui venaient d'être créés, comme par exemple l'avenue de Sidi Chami, qui aura pour nouveau nom Boulevard de la Gare ; et l'adoption des numéros pour les maisons. cf. Séance du CMO du 17 juillet 1873.

Un outil d'aménagement : les Plans cadastraux (1867-1868)

Instrument de modernité, le cadastre est au sol, et partant à la propriété, ce que l'état-civil est aux personnes. Il peut être défini comme étant, « l'ensemble des documents qui fournissent l'information sur l'état-civil' des terrains et des immeubles (repérages des parcelles, identité du propriétaire) afin d'en établir les bases de taxation » (Merlin, 1996, p. 125). On peut aisément dire que l'établissement du cadastre, donne la preuve de la maîtrise politique et administrative du territoire sur lequel un État, national ou colonial, exerce sa pleine autorité. C'est précisément ; entre autres, le caractère qu'eut voulu donner l'État colonial, en implantant le cadastre en Algérie.

Il faut rappeler qu'en France, c'est avec Napoléon 1^{er} qu'avait été mise en place la forme moderne du cadastre qui, comme le notait Paul Allières, « allait pouvoir devenir une administration spécialisée, utilisant tous les procédés techniques expérimentés jusque-là, les codifiant unilatéralement par registres et par communes. Il révélait l'ambition de mettre l'espace en équation avec la propriété foncière et frappait d'obsolescence la pratique consensuelle du bornage » (Allières, 1980, p. 56).

Il est à noter que la première forme de cadastre dans sa version moderne introduite par l'État colonial en Algérie, remonte à 1838. En effet, un rédacteur du T.E.F.A., reconnaissait que, « l'établissement du cadastre si utile en France à l'intérêt public comme aux intérêts privés et qui a fourni tant de documents précieux, est bien plus nécessaire encore en Afrique, pays nouveau, en grande partie inconnu, où tout est à faire, où chaque jour signale des ressources qu'on soupçonnait à peine dans l'origine... »¹⁸.

C'est en effet à la toute puissante administration des Finances que seront confiés à partir de 1838, le service forestier et le cadastre, dont l'organisation était en préparation. Cette première forme de cadastre était circonscrit dans les limites des territoires civils, « des plans complets et détaillés des villes et de leurs abords permettront d'utiliser les parcelles aujourd'hui oubliées et qui recevront ou des constructions ou des cultures. Ces espaces si petits qu'ils soient, sont aujourd'hui fort recherchés »¹⁹. Comme, il intégrera aussi les biens habous, pour faire cesser selon l'administration, des abus de la part des magistrats musulmans, cadis et cheikhs. Mais, en attendant la mise en place d'un véritable cadastre, l'administration des Finances, aidée par le service topographique de l'armée, procédait à des opérations de recensements des propriétés et, les portait sur un « Sommier de consistance des immeubles ». Le lieutenant-colonel Edmond-Charles comte de Martimprey, chargé du service topographique au bureau d'Oran apporte son témoignage sur ces

¹⁸ T.E.F.A., 1838, p. 277.

¹⁹ *Id.*, p. 277.

opérations, « des espaces considérables furent acquis ainsi au domaine de l'État, dont j'avais ouvert le sommier en 1843 par l'inscription de plusieurs terres de l'ancien beylick turc, à la suite de la reconnaissance que j'en avais faite alors avec l'agha Mustapha ben Ismaïl » (Martimprey, 1886, p. 263).

Il convient de préciser que le premier texte réglementaire établissant la première ébauche du cadastre en Algérie, fut apparemment, l'arrêté gubernatorial du 16 novembre 1843, sur les opérations cadastrales à effectuer dans le territoire d'Alger.

Concernant Oran, la question du cadastre fut opportunément posée par les élus locaux dès 1862, au moment fort des discussions sur la mise en place des plans d'alignement et de nivellement. Nous rappelons à ce propos que le plan général d'alignement élaboré en 1863 ne put être approuvé que deux années plus tard, en août 1865. Par ailleurs la politique urbaine du nouveau maire Maurice Carité, consista entre autres mesures à prendre en urgence, de reprendre la délibération du 31 mai 1865, votée comme nous l'avons souligné au lendemain du voyage de l'Empereur, et appuyée par la délibération du 31 août 1867, pour l'ouverture d'une enquête sur le projet de rendre applicable à la ville d'Oran, le décret du 26 mars 1852 relatif aux rues de Paris.

Toutefois restait en suspens, la question de l'établissement du cadastre qui ne pût être réglée malgré qu'elle fût, lors du voyage impérial de mai 1865, au centre des revendications des propriétaires. À cet effet, le Conseil général d'Oran, pour réactiver cette question qu'il ne cessa de poser depuis 1862, renouvelle lors de sa séance du 19 septembre 1865 ses vœux de voir établir le plus rapidement possible le cadastre en Algérie. Le président de la commission de vérification du compte administratif au sein du Conseil général ; Bernard, faisait savoir que, « Son excellence m'a fait connaître, le 15 février dernier, que des mesures allaient être adoptées en vue de réviser les lotissements des terres et de faire établir les plans parcellaires non encore levés ; ces mesures se rattachent d'ailleurs, à celles qui auront pour objet l'impôt foncier et leur ensemble atteindra le but que s'est proposé le Conseil général »²⁰.

Sans toutefois évoquer les raisons financières qui avaient poussé l'État colonial, à reprendre à cette époque cette question de l'impôt foncier et les réactions qu'elle avait suscitées dans les milieux colonistes, et dont A. Rey-Goldzeiguer en a explicitement situées le cadre (1977, pp. 580-582).

Nous signalons dans ce sens, qu'en l'espace de deux ans, cinq mesures réglementaires avaient été prises pour l'adoption de la contribution foncière en Algérie ; et partant, de l'établissement du cadastre²¹. La plus importante

²⁰ Conseil général de la province d'Oran, séance du 19 septembre 1865, in : *L'Echo d'Oran*, 26 septembre 1865.

²¹ Décision impériale du 2 juillet 1864. Adoption de la contribution foncière en Algérie.

de toutes, est la circulaire gubernatoriale du 11 mars 1865, donnant instruction aux Généraux commandant les divisions et aux préfets des trois départements algériens de mettre en application la décision impériale du 2 juillet 1864, adoptant le principe de la contribution foncière en Algérie. Le Maréchal de Mac-Mahon, Gouverneur général, signataire de cette circulaire, insiste sur les mesures à prendre pour appliquer à la lettre les instructions contenues dans la décision impériale du 2 juillet 1864 relatives à l'établissement des matrices foncières ; « l'ensemble des opérations à effectuer, souligne-t-il, constitue ce qu'on appelle le cadastre. En France, le cadastre s'entend par canton et s'opère par commune. En Algérie, où le canton n'existe pas, le cadastre s'opérera par communes et localités [...] Aux termes de la décision impériale, on doit se conformer, pour les opérations dont il s'agit, aux lois et règlements suivis en France, sauf les modifications rendues nécessaires en raison de certains détails de l'organisation administrative de l'Algérie. L'ordre des opérations est déterminé en France ainsi qu'il suit :

1° Arpentage parcellaire ; 2° Classement et évaluation des fonds ; 3° Confection des états de section et des matrices des rôles ; 4° Tenue des livres de mutations [...]. On pourra donc procéder immédiatement à l'arpentage parcellaire, qui consiste à diviser le territoire de chaque commune ou localité, par sections, lesquelles sont divisées elles-mêmes en autant de parcelles qu'il y a de propriétaires et de natures de culture. Cette opération peut être considérablement simplifiée et abrégée au moyen des plans que possèdent les communes et des travaux déjà effectués par le service topographique. Dans la plupart des cas, il n'y aura, à proprement parler, qu'à compléter les plans déjà existants par l'indication des natures de culture, et à les mettre au courant des mutations survenues parmi les propriétaires » (Ménerville, 1877, p. 104).

En effet, il importe de souligner que, le lancement en 1866 des opérations de levés de plans cadastraux était arrivé à point nommé. La municipalité qui, s'était empêtrée dans des difficultés sans fin dues aux interminables modifications du plan d'alignement de 1863, comptait énormément sur ce nouvel outil, pour voir plus clair dans sa politique d'aménagement qu'elle n'arrive pas à appliquer d'une manière plus libre, tant elle était en butte d'une part, à l'intransigeance des autorités militaires à propos des servitudes ; et

- Circulaire gubernatoriale du 11 mars 1865. Instructions aux généraux commandant les divisions et les préfets des départements relatives à l'exécution de la décision impériale du 2 juillet 1864.

- Circulaire gubernatoriale du 12 septembre 1865. Instructions aux préfets des départements sur les travaux d'arpentage et d'expertise, préalables à l'établissement des matrices foncières

- Décision gubernatoriale du 30 octobre 1865. Tarif provisoire des indemnités allouées aux agents chargés des travaux du cadastre.

- Circulaire gubernatoriale du 9 avril 1866. Nouvelles instructions aux préfets des départements sur les opérations du cadastre.

d'autre part, aux revendications souvent mal fondées des propriétaires de terrains touchés par les plans d'alignement.

C'est en janvier 1866 que débutèrent les opérations de levés de plans de sections. Ces opérations avaient été confiées à des agents chargés spécialement des travaux du cadastre, généralement des géomètres des services du Domaine. La première opération fut effectuée en janvier 1866 par les agents Lioult et Martin, concernant la section A, dite de la Marine ; la dernière, fut celle de la troisième feuille de la section F, dite de Dar-Beïda, terminée en décembre 1867, par l'agent Delorme. Il a fallu au total, pas moins de 7 agents techniques pour la plupart des géomètres pour mener à bien ces opérations. Les opérations cadastrales effectuées durant les années 1866 et 1867 avaient permis d'établir les plans de 11 sections. En 1868 fut terminé sous la responsabilité du Général de division, commandant la province d'Oran, Deligny ; Brosselard, préfet du département d'Oran ; Renault, maire de la ville d'Oran, le « Tableau d'assemblage ». Celui-ci était formé de deux livres ; celui des matrices et celui des plans de sections de tout le territoire communal établis au 1/20.000. Cependant, à partir de 1874, les sections G et H avaient été transférées à la commune de la Sénia ; ce qui fait que sur les 11 sections établies initialement pour la commune d'Oran, il ne lui en restait que neuf :

- Section A, dite de la Marine
- Section B, dite du Château Neuf
- Section C, dite de Napoléon
- Section D, dite de Saint Antoine
- Section E, dite de Karguentah
- Section F, dite de Dar-Beïda
- Section I, dite du Ravin Rouge
- Section K, dite de Yefri
- Section L, dite de Santa Cruz

Les neuf sections étaient réparties sur le territoire communal comme suit :

- Vieille-Ville : sections A, B, C.
- Nouvelle-Ville : sections D, E.
- Faubourgs : sections F, I, K, L.

Les neuf sections englobaient 4.949 parcelles réparties comme suit :

- Vieille-Ville : 1.632 parcelles soit 33 %
- Nouvelle-Ville : 2.142 parcelles soit 43 %
- Faubourgs : 1.175 parcelles soit 24 %

L'institutionnalisation du cadastre par le biais de l'adoption de la contribution foncière autrement dit de la fiscalité, avait permis de faire évoluer assez vite la cartographie urbaine, dans la mesure où, les plans cadastraux qui sont confectionnés dans le cadre des opérations cadastrales, apportent d'amples informations sur les moindres éléments physiques constituant l'espace urbain, notamment la topographie des lieux, mais aussi la nature des parcelles et la délimitations des propriétés privées. Il va sans dire que ces plans cadastraux constitueront désormais l'outil indispensable pour une meilleure maîtrise des plans d'aménagement urbain. À ce propos, évoquant le cas de Marseille, dont il avait étudié l'extension urbaine en prenant les plans cadastraux comme source cartographique, Marcel Roncayolo faisait observer que, « les matrices portent la trace, dans la mesure où elles sont parfaitement tenues à jour, de toutes les opérations, mutations, constructions, passage de voie publique, qui permettent d'atteindre les faits principaux de l'accroissement urbain ainsi que leurs auteurs » (Roncayolo, 1959, p. 259).

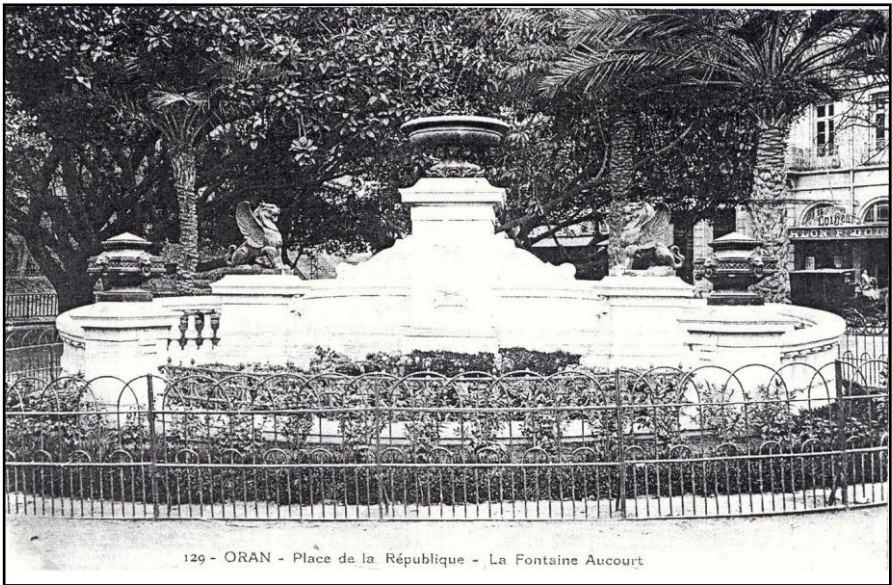


Figure 37 : Fontaine Aucourt place de la République

Source : Zaoui William, *Oran. Cartes postales anciennes*. Paris, L'Harmattan, 1995.



Figure 38 : Place de la République (quartier de la préfecture)

Source : La Place de la République à Oran, Renard Jules, Les étapes d'un petit algérien dans la province d'Oran, p.15