

Eléments sur la continuité entre plans d'urbanisme colonial (Bône milieu XIXe – Début XXe siècles)

Elements on continuity between colonial urban planning (Bône mid XIXth - early XXth centuries)

Nadia Bensaad^{1*} & Belkacem Labii²

¹Laboratoire Architecture & Urbanisme, Université Badji Mokhtar, BP 12, 23000, Annaba, Algérie.

² Laboratoire Villes & Santé, Université Constantine 3, 25000, Constantine, Algérie.

Soumis le : 01/07/2015

Révisé le : 08/09/2015

Accepté le : 20/09/2015

ملخص

في هذا البحث نحاول طرح عناصر تساهم في تعريف طرق تخطيط العمران الإستعماري. اعتمادا على القضايا الراهنة وفتها هذا المفهوم يكشف استمرارية بين مخططين. المواضيع و الأحكام الواردة في المخطط 1932 كانت أيضا في المخطط التصفيق السابق له بسبعون سنة. بعد استعراض هذه المواضيع يمكن تمهيد الطريق لمزيد من الاستجابات حول مدى مخططات الاستعمار

كلمات مفتاحيه المواضيع و الأحكام – المخططات- العمران الإستعماري- بون(عناية).

Résumé

Dans cet article, il est question d'éclairer des modes opératoires en urbanisme colonial. Tributaires des enjeux du moment, ces modes opératoires dévoilent certaines continuités entre deux plans parmi la large gamme des documents. Les thèmes et les dispositions qui sont contenus dans les PAEE (le second plan de 1932) l'ont été aussi dans le plan d'alignement qui lui est antérieur de sept décennies. Une fois examinés, ces thèmes et ces dispositions peuvent ouvrir la voie à d'autres questionnements quand à la postérité ou à la longévité des plans de la colonisation.

Mots clés : thèmes et dispositions –plans – urbanisme colonial – Bône.

Abstract

This paper discussed to provide operating modes in colonial urbanism.. Dependent on current issues, this approach reveals some continuities between two plans: through a large corpus of documents. The topics and the arrangements contained in the PAEE (1932) have also been in the alignment plan which is seven decades before him. Once reviewed, these topics and these arrangements can open the way for other questions about posterity and longevity of the colonization schemes.

Keywords topics and arrangements - plans – colonial urbanism - Bône.

Auteur correspondant : bensaadnadia@gmail.com

1. INTRODUCTION

L'article a pour but de contribuer à la connaissance du legs colonial dans ses spatialités, ses composants pratiques, et son esprit pragmatique, entendu que la mise en forme des espaces urbains a été suscité par un savoir faire qu'il serait utile de connaître et faire connaître. En effet, à trop considérer les dimensions idéologiques de l'intervention urbanistique de la colonisation, nous en venons à négliger ce qu'elle peut comporter comme démarches et comme savoir faire, surtout dans leurs contacts avec les réalités spécifiques du contexte Algérien.

Le long de ce travail seront mis en regard nos questionnements et nos hypothèses avec les débats qui émergent depuis peu sur les outils d'intervention urbaine coloniale ; les plans (d'alignement et d'extension) seront examinés par la suite à la lumière de cette confrontation et de nos hypothèses sur la continuité entre les plans.

2. HYPOTHESES ET QUESTIONNEMENTS

Outre l'idée que l'espace urbain est une expression des idéologies du moment, ce qui a été longtemps au centre des discours des historiens de la ville, il est aussi une expression de savoir et de savoir-faire qu'il est question de cerner et de transmettre. Jugées partielles et partiales, les études coloniales dont la vision n'a certes rien d'erroné, gagneraient à élargir leur focale en renouvelant leurs questionnements.

Inscrite dans les réflexions sur les circulations des idées en urbanisme, notre investigation veut interroger ce système de connaissance, l'urbanisme colonial, de l'intérieur et non en confrontation avec celui autochtone. Nous suggérons une sorte de mise en débat interne à l'apport et aux modes d'exercice de l'urbanisme colonial.

A l'étude des formes urbaines et de leurs mutations, longtemps appropriée par les historiens de l'urbain, nous voulons ajouter celle des plans qui les ont générées. De façon plus précise, deux questions seront abordées : par celle de la mise en œuvre des plans, nous insisterons sur celle des convergences qui caractérisent leur conception.

Autour des principes et des applications de l'urbanisme colonial, illustré ici par les plans, naissent des enjeux qu'il convient de mettre en lumière. Mais dans l'immédiat, l'enjeu est pour nous de mettre en lumière les instruments de mise en plans pour comprendre ultérieurement comment mise en plans et mise en place de la ville peuvent être en concordance ou non. Qu'il soit concrétisé ou non, le plan est un des moments de la mémoire d'une ville, et de ses multiples représentations. Il restitue tout le moins, la représentation des professionnels du moment, ingénieurs, architectes ou urbanistes. Le plan d'un édifice en est bien une des légitimes « clés » de reconnaissance. Au même chef, et au service d'une culture urbanistique à connaître, le plan de la ville n'en autoriserait-il pas une entrée privilégiée?

Par le schéma 1, nous tentons un résumé des étapes qui structurent l'article et qui en soulignent la hiérarchie.



Schéma 1 : étapes et hiérarchie de la démarche adoptée ; Source : auteur

La construction de la méthode (schéma 1) est indissociablement liée au corpus des sources documentaires mobilisées. Lors de nos investigations, plusieurs documents ne manquent pas de révéler des continuités dans l'esprit et dans la forme, des projets restitués par ces documents. Ceci pourrait en effet, représenter un appui pour expliquer le caractère transitoire de configurations ou de pratiques de conception. Nous avons cependant privilégié une entrée par « le plan ». Tous les documents consultés et recueillis ne sont pas nés dans des contextes institutionnels comparables. Excepté les « plans urbains » ou ce que nous désignons ainsi du fait que ces documents couvrent l'ensemble du territoire de la ville, existante et à prévoir, les autres documents répondent certes à des impératifs de fonctionnement de la ville mais sont produits au « coup par coup ». Seuls les plans d'alignements et les plans d'extension nous semblent répondre à des cadres de procédures connues par l'historiographie de l'urbain : dans le tableau 1, nous en dressons la présentation. Cette dernière est une étape essentielle à la compréhension des documents à

analyser et à critiquer : la lecture critique est ici envisagée comme principe général, et comme démarche d'exploitation des documents d'archives, qu'ils soient iconographiques ou écrits. Adopter la méthode critique revient à analyser le document selon sa provenance, l'exactitude des données qu'il livre, sa confrontation avec d'autres documents aux quels on aurait attesté la précision et l'exactitude ; la lecture interprétative peut ensuite se faire de manière plus réflexive que spontanée [1].

3. PRESENTATION DES SOURCES MOBILISEES

La présentation de notre corpus obéit aux démarches consacrées en histoire « générale ». Elle nous permet surtout de souligner la particularité de la sélection que nous avons opérée au sein des masses de documents consultés. En effet, sur Bône, comme il peut être le cas de beaucoup d'autres villes Ex-coloniales, la masse des documents d'archives est incommensurable. Elle renvoie à des dynamiques de projets de diverses natures.

Notre immersion dans cet univers de « l'archive » nous a valu de bien longues années d'investigations, de reproductions, de collecte et de classification. Nous ne pouvons prétendre faire un travail de spécialiste, surtout pour ce qui est de la classification tant la notre a obéi à une problématisation des spatialités coloniales.

Au fil des visites des centres d'archives, une sorte d'expérience est gagnée. Tous les centres offrent des services quasi comparables : prise de contact et de rendez vous, réservation de place et de documents, autorisation ou non à la reproduction ... toute une série d'attitudes qu'il nous a fallu adopter et qui ont été récompensées par une familiarité avec ce travail nouveau pour nous et surtout avec les univers divers. Seul le

centre de l'Ifa offre la possibilité de numérisation des plans dont la portée est difficile à couvrir par la focale des appareils photos. Cette précision s'impose en effet car nous avons du recourir à nos propres prises de vue, ce qui est considéré comme une largesse.

Essentiellement fondée sur une histoire des plans, notre écriture de l'histoire de Bône entend comprendre certains mécanismes qui ont présidé à la formation de la ville. Connaître les pratiques de référence dont des générations d'architectes et d'urbanistes étaient porteuses, constitue notre premier objectif. Il s'agissait donc pour nous d'aller à la rencontre des « œuvres » de ces fabricants de villes occultées pendant longtemps.

Tableau 1 : plans, sources, contextes

Identification	Année Auteur	Information contenues ; Thèmes	Etat	Lieu de conservation	Procédure et contexte
Plan d'alignement des principales rues de Bône	1833 Urtin (génie) et Lambert P&C	Nouveaux tracés et indications des parties à reconstruire	Bon ; sur papier blanc	Shat au centre historique de la défense Vincennes	Loi du 16 septembre 1807 Premières années occupation de Bône
Plan d'alignement, de nivellement et de distribution	1855 Gonnssolin architecte de la ville	Nouveaux tracés de la nouvelle ville et découpages en îlots à bâtir ; la vieille ville ressort en bloc (rouge)	Moyen ; sur papier blanc	Anom archives nationales d'outre mer Aix en Provence	Arrêté ministériel relatif au projet d'agrandissement de la place de Bône datant du 19 octobre 1949 suivi de celui de 1859 (approbation)
Plan d'alignement, de nivellement et de distribution	1855 Gonnssolin architecte de la ville	Nouveaux tracés de la nouvelle ville et découpages en îlots à bâtir ; la vieille ville est redessinée en détails	Moyen ; sur Calque	Anom archives nationales d'outre mer Aix en Provence	Arrêté ministériel relatif au projet d'agrandissement de la place de Bône datant du 19 octobre 1949 ; suivi de celui de 1859 (approbation)
Plan région	1932-33 Danger frères et fils	Reprend les limites du PAEE dans celles de la commune	Bon ; sur papier blanc	Ifa : Institut français d'architecture	Loi Cornudet 14 Mars 1919 et son transfert en Algérie 1924
PAEE : plan d'aménagement, d'extension et d'embellissement	1932-33 Danger frères et fils	Nouveaux tracés de l'extension à prévoir	Bon ; sur papier blanc	Ifa : Institut français d'architecture	Loi Cornudet 14 Mars 1919 et son transfert en Algérie 1924
Schéma vieille ville	1932-33 Danger frères et fils	Nouveaux tracés de percées en vieille ville	Mauvais ; sur calque	Ifa : Institut français d'architecture	Loi Cornudet 14 Mars 1919 et son transfert en Algérie 1924

Ce tableau qui est une partie des découpages que nous avons opéré sur le corpus général de nos investigations, permet surtout la confrontation entre les données documentaires et facilite de ce fait leur lecture critique. Enfin, le travail qui s'appuie sur ces axes d'investigations a été aiguillé par la spécificité de la question traitée. En plus des plans cités au tableau 1, nous avons dû mobiliser des textes anciens, ou ceux contemporains aux plans : ceux écrits par les membres de la société Danger et dans une moindre mesure, ceux écrits par Urtin capitaine du génie et auteur du plan de 1833, ainsi que ceux écrits par Gonssolin, architecte de la ville et auteur du plan de 1855. Il serait illusoire de croire que ces écrits offrent réponse à tout. Du manque qu'ils marquent en revanche, un éventail de suggestions est ouvert. En exemple, la surreprésentation de la vieille ville dans le texte du génie, et la sous-représentation du projet d'alignement, peut supposer, à notre sens, une latence de l'imaginaire aménagiste sinon, un imaginaire arrêté au plan des projections sur feuille.

4. HISTOIRE DE L'URBANISME COLONIAL OU HISTOIRE DES PLANS : QUEL CADRE DE REFERENCE?

Les bouleversements engendrés par la colonisation sur l'espace des villes a été au centre de nombreux travaux. En effet, une abondante littérature consacre à la « colonisation urbaine » des travaux de diverses natures. Nous pouvons aujourd'hui, caractériser ces écrits en ce qu'ils n'abordent pas ces faits urbains de la même manière. Qu'il s'agisse d'une histoire de l'aménagement, ou des politiques urbaines, de recensions des travaux entrepris ou des multiples refontes des villes anciennes, la lecture est une. Sous la loupe de notions issues de celle de la « domination coloniale », ces types de lecture sont binaires car confrontant ville traditionnelle et ville coloniale. Deux systèmes sont ainsi souvent vus en opposition : colons / autochtones, espace traditionnel / espace colonial, architecture arabe / architecture coloniale : une dualisation schématisée et projetée à l'extrême.

Le positionnement de notre travail dans le champ de l'historiographie urbaine coloniale a été délibérément guidé par notre choix de ne traiter que des « plans urbains ». De cette manière, ont été déterminés tout à la fois, notre objet de recherche : « les plans », notre corpus et la littérature urbaine qui y correspond. Au centre de nos préoccupations se trouvent certes les modalités par lesquelles les architectes et les

urbanistes de la colonisation ont du procéder pour fabriquer des villes selon leur propre imaginaire.

Le plan d'alignement et le plan d'extension sont des modes opératoires anciens, arrivés en Algérie avec l'avènement de la colonisation. Nous suggérons de les approcher ici dans leur dimension interventionniste. Cette dernière n'est pas la seule à questionner : la portée planificatrice des plans est également intéressante à cerner. Tout projet est porteur d'idées pour le dessein de la ville à laquelle il est adressé. Ces idées sont intéressantes à saisir surtout lorsqu'elles montrent une certaine mobilité entre les divers contextes. Les plans d'alignement et d'extension (PAEE) en sont une illustration car nés en métropole à partir de textes de loi, (loi du 16 Septembre 1807 et loi Cornudet, 14 mars 1919), ils voient leur application élargie à l'Algérie et aux colonies [2-3-4].

Document archivistique complet, plan inédit mais non concrétisé, le PAEE n'est pas moins intéressant à connaître que le plan d'alignement qui lui est antérieur. Deux raisons nous incitent à nous y pencher : la batterie de données que le PAEE englobe et qui concerne l'état des villes au moment de son établissement ainsi que la reprise de ses idées dans la période d'après guerre, par d'autres projets.

Les plans d'alignement et les PAEE sont occultés de la culture urbanistique en Algérie. Pourtant, chacun de ces plans a opéré autant en métropole qu'en terrains ex-colonisés. Ils sont de ce fait, constitutifs d'une certaine culture urbanistique probablement véhiculée dans les pratiques d'aménagement en cours. De plus, les temps forts de l'aménagement de Bône peuvent contribuer à éclairer une histoire urbaine qui est encore largement à explorer.

En Algérie, le contexte est marqué par la rareté des travaux, surtout pour ce qui concerne le versant procédural des plans d'urbanisme colonial [5]. En d'autres contextes, ce versant est connu même s'il reste insuffisamment renseigné [6-7].

Nous pensons que la portée actuelle de ces plans ainsi que leur postérité ne peuvent être abordées que lorsque leurs itinéraires sont suffisamment connus : « Thème vaste, [...] confrontant les pensées, la raison raisonnante ou idées récurrentes de l'aménagement urbain, à leurs formes de mise en œuvre et leurs degrés de réalisation, à leurs impacts dans l'espace physique de la ville et enfin, à leur postérité » [8].

Ces travaux qui mobilisent tout à la fois le contexte et le contenu des plans consultés

mettent en exergue l'opposition qu'opèrent ces plans avec le paysage ancien des villes. Sans être parfaitement centrés sur les principes fondateurs de l'urbanisme colonial, ces travaux sont d'accord pour en dire la rationalité. Qu'il soit loué ou critiqué, ce trait de caractère des plans coloniaux, était en présence depuis les premières interventions sauf qu'il est révélé par des vocables au sens proches : régularité chez Malverti, alignement chez Pagand, rationalité chez Vacher [9-10-11].

Et comme il s'agit pour nous de questionner la formalisation des idées urbanistiques sur « plans », celle de la rationalité nous semble répondre comme référent inhérent tout à la fois au concept opératoire du plan et à l'« imaginaire aménagiste »¹ qui lui correspond et qui est reconnu aux pratiques coloniales. Généralement, l'idée de rationalité renvoie à toute sorte de résistance aux archaïsmes, qu'ils se rapportent aux modes de gestions des espaces urbains ou à leur création et mises en forme. Ainsi, le rationalisme se présente comme toute doctrine qui en matière de connaissance, n'accepte que la seule « raison » : n'est rationnel que ce qui peut être expliqué par la « raison ».

Dans son acception aménagiste, la rationalité résulte moins d'une théorie que d'un mode de pensée partagé par plusieurs architectes du début XXe siècle, en réaction aussi, à tout historicisme [12].

Du point de vue de l'histoire de l'urbanisme, la rationalité d'un plan résulte des ordonnancements géométriques « abstraits » qui lui sont donnés. Ils sont abstraits car surimposés sur des réalités géographiques et topographiques dont il ne tient pas compte. La référence aux principes de l'art urbain passant par le culte des tracés est acceptée comme garante de valeurs esthétiques favorablement admise par les architectes de la fin XIXe et du début XXe siècles. Entre l'œuvre haussmannienne et les nouveaux principes des CIAM, il y eut ce moment, lui aussi déterminant de changements sans doute discrets, et donnant lieu à des créations jugées rationalistes. Entendues comme concept opératoire, ces créations tentent de réunir logique de tracé de plan, esthétique urbaine et rationalité des compositions d'ensemble : surgira ainsi la question de la liaison de l'architecture avec l'urbanisme [13].

Il est donc remarquable que ce qui s'oppose aux dédales des villes médiévales est à considérer comme étant un tracé rationnel : « Le second système est celui des alignements parallèles, des formes géométriques simples et régulières

surimposées artificiellement aux paysages et aux villes, souvent contre les conditions géographiques et topographiques [...] Ainsi, les lignes droites, les formes géométriques simples ont pendant longtemps été considérées comme une expression de la rationalité, de l'efficacité, du progrès, de l'esthétiques, en un mot de la civilisation » [13].

Concrètement, ces « créations » se produisent lorsque se réunissent « la nécessité ou l'opportunité de construire rapidement un grand nombre de bâtiments, et une autorité qui peut en assurer la charge ». Dans ses suites de travaux, Philippe Panerai, adepte des études de la forme urbaine, en dresse un état tellement documenté qu'il nous est difficile d'en faire la synthèse [12].

5. PLANS D'ALIGNEMENT POUR BÔNE : ALIGNEMENT POUR LA RECTIFICATION ET ALIGNEMENT POUR L'EXTENSION

A partir des toutes premières dispositions instituées en Algérie, des plans ont été dressés par les ingénieurs du génie². Excepté les travaux de Z. Hakimi et ceux de S. Benkada, très peu d'auteurs font cas de la transposition des dispositions réglementaires de la métropole vers l'Algérie [4-14]. Le règlement français sur la voirie possède pourtant une longue histoire, bien plus ancienne que ses liens avec les terrains ex-colonisés. Signalons que pour mieux cerner les sources d'inspiration de ces dispositions, la littérature urbaine livre d'énormes possibilités. Ces dernières éclairent l'histoire des plans par un regard inédit sur leur ancienneté. Il existait pour Paris par exemple, des plans directeurs bien plus anciens que les plans d'alignements : au XVIIIe siècle, Patte, Jaillot, Poncet de la Grave et bien d'autres ont avant les plans d'alignement pensé à des vues de Paris dans son ensemble et où les rues sont l'instrument de réaménagement de la capitale [15]. Du moins pour ce qui est de la conception, le système de voirie et les plans de villes entretiennent depuis ces moments d'étroits liens. L'histoire des villes françaises est riche de plans et de projets où les rues représentent les pièces maîtresses de conception urbaine [16].

En 1833, Bône s'est dotée de son premier « plan d'alignement des principales rues », plan que signe Urtin, capitaine chef du génie et Lambert, ingénieur des ponts et chaussées. Ce document fut le premier de la série des plans d'alignement et le premier également de la longue lignée des projets pour Bône (Fig. 1). Il

offre le double avantage de représenter la ville dans sa totalité et de relever les limites des îlots avec précision ; ce qui lui a valu d'être le plan de base de tous les travaux qui suivirent, y

compris le plan cadastral. Ce dernier est souvent utilisé comme fonds de plusieurs démarches et travaux, même ceux plus récents [17].



Figure 1 : Projet d'alignement des principales rues de la ville de Bône, Génie, 1833.

Source : 1H 851 ; 1832-1875 ; archives historiques de la défense ; SHD ; Vincennes.

L'ensemble du tissu urbain deviendra par ce fait, invariablement plus aligné et plus aéré qu'auparavant. Les traits jaunes illustrent les retraits opérés sur le bâti existant. La mise en œuvre du renouvellement rapide des façades de maisons anciennes, point de départ de ce principe d'alignement, a été appliquée à la lettre. Et quelle qu'en soit la profondeur, les retraits ont marqué le paysage des façades qui bordent les alignements à tel point qu'ils font de Bône une ville d'apparence architecturale de façades néoclassiques.

Ce plan global et complet, réussit à être appliqué alors qu'en métropole, la politique des alignements débouche sur des échecs, surtout dans le cas de l'urbanisme parisien qui se heurtait à la difficulté de se défaire des anciennes inerties : « Or, si les projets d'embellissements se multiplient, alignement des rues étroites et tortueuses, percées monumentales, dégagement des quais, ils demeurent inachevés, partiels et sans cohérence. [...] La monarchie qui les soutient, se heurte à la force des habitudes constructives [...] à une incapacité à faire face aux dépenses énormes qu'entraînerait la réalisation de ces grands projets » [18]. Il est vrai que cette idée sur l'échec de la politique des alignements est à nuancer selon les cas de villes et selon les moments de mise en alignements.

A Bône, il est important de souligner que tous les projets des premières années de la

colonisation devaient être portés et documentés par le même plan d'alignement³ : places et îlots à régulariser, rues à ouvrir ou à redresser, façades à embellir et tissu à desserrer.

Par le strict respect et la mise en place de ce plan, l'essentiel de la configuration de Bône semble s'être fait déjà dès le milieu du XIXe siècle. Aussi, les axes forts de sa croissance semblent s'être dessinés depuis ces premiers plans et comme s'ils étaient enracinés dans le sol, ils commandaient une expansion péniblement négociée avec le génie. Cette expansion a été présidée par des principes que les plans successifs n'ont nullement remis en cause. Le dessin des plans de villes selon la tradition française de conception (de délimitations, de partitions et d'axes pour orienter l'expansion), présente en effet, une part non négligeable de l'intérêt à tirer de ces expériences. Nous trouvons utile d'interroger cette tradition dans ses liens avec la planification urbaine du début du XXe siècle [19-20-21]. C'est en raison de sa longévité que le plan peut faire pièce de source.

Après ce coup d'envoi des projets pour l'édification de la ville, la croissance de Bône a été guidée par deux types de projets : d'un côté les projets d'agrandissement de son enceinte, dressés par le génie et de l'autre, des projets d'alignements sous diverses responsabilités. Les reformulations de plans qui ont

du avoir lieu, l'ont été pour négocier l'expansion de Bône entre les services du génie et ceux de la ville.

La commission spéciale des alignements dresse en 1848 un plan en conformité avec l'agrandissement suggéré par les fortifications du génie. En ce moment, la nécessité d'agrandir Bône n'était plus discutée : « Le conseil supérieur d'administration est d'avis pour adopter pour l'agrandissement de la ville de Bône, le tracé proposé, [...] la ligne où commencent les terrains bas et récemment desséchés. [...] Cette partie nouvelle de l'enceinte se dirigerait du nord au sud tel un anneau ; à l'ouest des santonnes et vers le sud, se terminerait à la mer »⁴. L'argumentaire du Lieutenant Gréban, porteur du projet, s'appuie sur les directives du conseil de gouvernement et

il trouve même une valorisation aux avantages de son plan d'agrandissement d'enceinte. Cependant, par ses limitations, ce dernier représente de sérieuses contraintes aux plans d'alignement successifs.

Repris un à un par le conseil, ces avantages sont considérés face aux « dangers » que représenterait l'utilisation des terrains marécageux, insalubres et nécessitant d'énormes dépenses pour leur assainissement. Depuis, le discours hygiéniste prend le pas sur le reste des considérations liées aux besoins de Bône⁵.

Au plan dressé par la commission des alignements succède celui de H. Gonssolin (Edmond), architecte de la ville de Bône (Fig. 2).



Figure 2 : Plan de distribution, d'alignements et de nivellements de la ville de Bône, 1855⁶.
Source : GGA ; 7N1 ; Archives des : Archives Nationales d'Outre Mer (ANOM) Aix en Provence.

Dans ce cas précis, l'objet du plan d'alignement se trouve transformé par le rajout du volet « extension » qu'il suggère et qui lui a même fourni sa raison d'être. Il préfigure ainsi au PAEE, plan et procédure nés plusieurs décennies après, pour répondre à la thématique de l'extension des villes de façon rationnelle car correspondant aux principes de planification en cours. Est-ce à dire que seule la procédure des alignements était en mesure d'être opératoire en ce milieu du XIX^e siècle ? La pratique urbanistique, envisagée comme étant une

démarche d'aménagement de plein pouvoir, est impensable sans le volet procédural par lequel elle s'illustre.

Cependant, Gonssolin qui a davantage misé sur une esthétique au plan, ne semble pas en avoir négligé l'insertion dans la topographie générale de Bône et de ses « environs ». L'art de la composition et de la mise en cohérence du tout avec les parties rappelle que la tâche a été confiée à un architecte soucieux de l'équilibre des masses et des volumes bâtis : tout le nécessaire d'une composition monumentale qui

tient compte aussi bien des alignements des tracés bordés de façades que de l'harmonie du parcellaire et des îlots.

Ce plan une fois concrétisé vaut à son auteur de remarquables éloges de la part du maire de Bône : « M. Gonssolin, père de l'esthétique bônoise, notre Haussmann d'Algérie, futur transformateur de notre ville et gardien de sa beauté. M. Gonssolin qui médite de prolonger le cours Bertagna jusqu'à la voie lactée, en passant par la cannebière, M. Gonssolin dieu de la ligne droite, et de la courbe et de la perspective [...] le magicien qui des fanges du champ de manœuvres bâtira la cité future ! »⁷.

Dans les alignements neufs, trois dispositions sont instruites au plan⁸. Elles concernent la voirie et les places publiques, les marchés et les édifices publics, ensuite les terrains dans leur assainissement et leurs servitudes, ces servitudes sont en grande partie de nature militaire. La réglementation de la voirie

s'attache surtout à définir les limites des rapports entre les largeurs des rues et les hauteurs du bâti qui les bordent. Les mêmes rues sont ensuite classées en ordre de grandeur et selon leur rôle dans la structure de la ville « neuve ».

En 1857 déjà, et par un principe de séparation qui fonde la construction toute nouvelle d'une ville à l'euro-péenne, deux entités de ville se juxtaposent sur le plan (Fig.3) : la ville moderne tracée au cordeau et la ville arabe consacrée même par le vocabulaire en tant que vieille et résistante à la modernité.

S'il est admis que la transition de Bône vers la modernité s'est réalisée par les multiples travaux de son agrandissement, de son assainissement et de l'édification de son port et des infrastructures nécessaires à la vie, que lui auront donc apportée ses plans ?



Figure 3 : Détail du Plan Gonssolin (1855) : nouveau parcellaire, Cours, et vieille ville. Source : Archives Nationales d'Outre Mer, ex. Cnaom, Aix en Provence, GGA, F80 2026.

6. ALIGNEMENT ET PAEE : QUELLES CONVERGENCES ?

6. 1. Démarche au plan

A l'étroitesse de la vision du plan d'alignement qui envisageait Bône selon une partition entre espace civil et espace militaire s'est opposé le champ d'une action vraisemblablement plus globale fondée sur la solidarité, même théorique, entre chaque domaine d'action : circulation, quartiers d'habitat, zones d'activités etc. L'idée de « moderniser Bône » s'illustre justement par ces thèmes qui sont retrouvés dans d'autres situations. Il est intéressant de souligner que cette idée a aussi été une question centrale dans le plan d'alignement et semble de ce fait, traverser les deux plans par des séquences de leur mise en œuvre.

L'idée qui prime est celle d'une sorte de consensus qu'illustrent plusieurs coïncidences dans les deux plans (Alignement et PAEE). Et même s'il est admis que le PAEE est posé en termes nouveaux, ces derniers ont des liens avec les thématiques déjà explorées par les plans antérieurs : les questions de l'hygiène, de la circulation et de l'esthétique sont contenues aussi dans les règlements des alignements⁹. Le tracé de ce plan n'est-il pas une réponse à la nécessité de bonne circulation, par l'imposition de prospect ? Sur les dispositions d'hygiène, à la fois les textes français transposés vers l'Algérie mais surtout leur application au contexte Bônois qui nous intéresse, font état d'une vigueur sans conteste. L'argumentaire hygiéniste fonde à la fois le discours du génie tout le long de la deuxième moitié du XIXe siècle et ensuite celui de la municipalité avec ses plans au début du XXe siècle. Ces thématiques ont fourni une matière première à la planification urbaine qui a suivi. Le PAEE a ainsi tout simplement fait de ces thématiques disparates, une association d'idées engagées au service d'une planification plus rationnelle.

De plus, le PAEE a l'ambition de réaliser la synthèse entre ces thématiques : « Mais leur thèse a une portée autrement plus vaste, car, ne s'arrêtant pas à une question particulière - fut-ce celle, aux implications fort étendues, de la santé - elle fait dépendre de l'organisation urbaine dans son ensemble, l'état de la société sous tous ses aspects » [22].

Le PAEE se distingue des documents qui le précèdent, par son dossier colossal et par une attention particulièrement donnée à l'analyse qui intègre des données de toutes sortes, cadrées par des déclinaisons disciplinaires (histoire,

géographie, socio démographie) allant jusqu'aux comportements de la population. La distribution des composantes de cette population sur la structure de l'espace urbain doit fournir ce que ce plan désigne de règles-guide. Ainsi, de l'enquête urbaine au plan-programme, la démarche au plan est claire. Elle cristallise un consensus général, reflet du moment réformiste et que la littérature reprend de façon également consensuelle [3-23].

Le tableau que dressent les urbanistes, René et Raymon Danger sur Bône est bien affligeant, surtout pour ce qui est de ses conditions d'hygiène¹⁰. Cela explique leurs discours aux résonances thérapeutiques et qui vont jusqu'à nier à la ville toute considération historique au même moment où ils analysent la situation historique de Damas en Syrie, sur des dizaines de pages¹¹.

Il est probablement important de souligner que c'est à partir de la notion de « physionomie locale », qu'est issue la partition de Bône en sites et établissements salubres, sites et établissements insalubres : notions que reprend Thérèse Danger comme pour soutenir les propos de son père René Danger, avec un soin particulièrement accordé à l'émulation que seul l'urbaniste détient et qui lui permet de voir « autant les défauts des recoins de la ville que ses belles frondaisons »¹². Synonyme de croissance maîtrisée, le PAEE en devient aussi la réponse thérapeutique la plus pertinente du moment. « En même temps, le type d'habitat et l'environnement urbain sont définis : des quartiers nouveaux à basse densité dont le module est la cité-jardin ; [...] une planification de l'extension urbaine fondée sur les données de la science urbaniste moderne » [22].

Hormis, la cité indigène dite « musulmane » et qui a été partiellement construite en respect du plan Danger, le PAEE a été suivi de peu d'applications en réalité, en raison de la complexité de sa démarche et des étapes nécessaires à sa mise en œuvre. « Cependant, la procédure était fort complexe. [...] le projet devait obtenir l'avis favorable d'une pyramide de commissions : départementale, nationale, [...] c'était alors seulement que le Plan était déclaré d'utilité publique par décret en conseil d'état [...] » [24]. La déclaration d'utilité publique du PAEE de Bône a tellement été conditionnée par des réserves successives qu'à un moment donné, la réalisation de lotissements s'en est passée et a instauré une sorte de régime exceptionnel à répétition. Les lotissements urbains se faisaient approuver

sous la pression des propriétaires fonciers, spéculateurs de poids car ils faisaient en même temps partie des conseils de la ville ou étaient à la tête d'institutions influentes [25].

6. 2. Eléments constitutifs des deux plans

Les concordances entre les deux plans ne sont pas que d'ordre formel mais concernent leurs desseins pour Bône. Ils s'accordent ainsi sur la nécessité de transformer le cadre de vie urbain, de le moderniser en y apportant les infrastructures et les services nécessaires à la vie quotidienne de toutes les populations, les autochtones y compris. Pour illustrer les actions de la société des frères et fils Danger vis-à-vis de la catégorie des autochtones, un autre travail est en cours. Pour l'immédiat, nous nous limiterons au renvoi des plans de la cité « indigène », dressés par la société, tout autant que les discours qui en sont explicatifs¹³.

6. 2. 1. Limites aux plans

La limitation de l'espace urbanisable se met avec les deux plans, au service de l'extension de Bône. L'agrandissement était devenu un fait, une réalité inéluctable mais qui nécessitait pour sa rationalisation une limite bien claire qu'elle prenne la forme de ceinture verte ou de mur d'enceinte.

Jetant nettement les bases de l'extension rationnelle de la ville, le changement d'échelle reste le fait le plus frappant du PAEE par rapport au plan d'alignement. C'est en cela que l'ambition du franchissement des limites fut portée à sa fin. A chaque plan, un seuil était dépassé et cela correspondait dans les deux cas

aux canaux d'assainissement des plaines bônoises. Cependant, les deux plans ne dérogeait guère à la préoccupation de délimiter le périmètre d'urbanisation future, dans la pure tradition des plans de villes françaises. La limite qui sépare la commune de Bône de celles voisines, Bugeaud et Héribillon et que le PAEE reprend expressément, semble s'inscrire dans le strict respect de la topographie du site environnant. Ainsi, la limite de Bône et la limite de plaine se superposent nettement pour que le territoire communal s'empare de l'ensemble de cette plaine gagnée par bandes successives et pour que la commune de Bugeaud qui est une zone montagnaise, soit vouée au tourisme. La volonté d'excentrer le tourisme hors de Bône est une question certes moins aisée que celle qui l'assoit au croisement des communications (Fig. 4). Il est intéressant aussi de pointer le regard sur le jeu de mise en frontière de la zone maritime, ainsi Le cap de garde, inséré dans la limite communale est hors des limites des plans successifs. Le plan d'alignement avait lui aussi, avant le PAEE, prévu une succession de couronnes autour du noyau de Bône sans jamais incorporer la totalité de sa bande littorale. « La planification régionale détermine le meilleur usage de ce sol. Facteur de gains continus de productivité et de l'élévation du niveau de vie, la ville rationalisée promet décidément un progrès indéfini » [22]. Excepté pour ce que le port pouvait amener à la ville, le progrès de Bône n'était alors pas encore perçu en rapport avec son littoral.



Figure 4 : Périmètres de la commune de Bône, de son PAEE et des voies touristiques 1932.

Source : Archives de l'IFA / 116 IFA, SIAF / Cité de l'architecture et du patrimoine.

Le document est conservé dans le fond d'archives Danger frères et fils.

6. 2. 2. Croissance physique de Bône et orientation de son urbanisation

L'un des traits majeurs des PAEE est de suivre l'orientation de la croissance de la ville qu'aura dévoilée l'analyse urbaine. Les recommandations des urbanistes de ce moment le soulignaient de toutes les façons en respect à la conception de la ville comme organisme ayant sa propre logique et que la planification ne peut qu'accompagner¹⁴.

A la fois en matière de surface prévue à l'aménagement neuf et en matière de densité

des tracés, l'urbanisation des plaines ouest de Bône s'affirme de plan en plan. L'organisation s'est adossée à celle du plan d'alignement qui a consacré la direction ouest dès les années 1850 et les premiers élans de croissance de Bône, la croissance est contigüe et ne présente aucune coupure physique entre ses séquences [26]. En prolongement direct des parties ouest déjà bâties et denses, et par l'addition d'une surface conséquente, structurée par un maillage serré de tracés « à la française » Bône s'étendra jusqu'au pied des monts de l'Edough, horizon ouvert depuis l'urbanisme des services du génie [27] (Fig. 5 et Fig. 6).



Figure 5: Le plan d'aménagement, et d'extension de Bône, 1932-1933

Source : Fonds d'archives Danger frères et fils, Société des plans régulateurs de villes, Archives de l'IFA / 116 IFA, SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine.

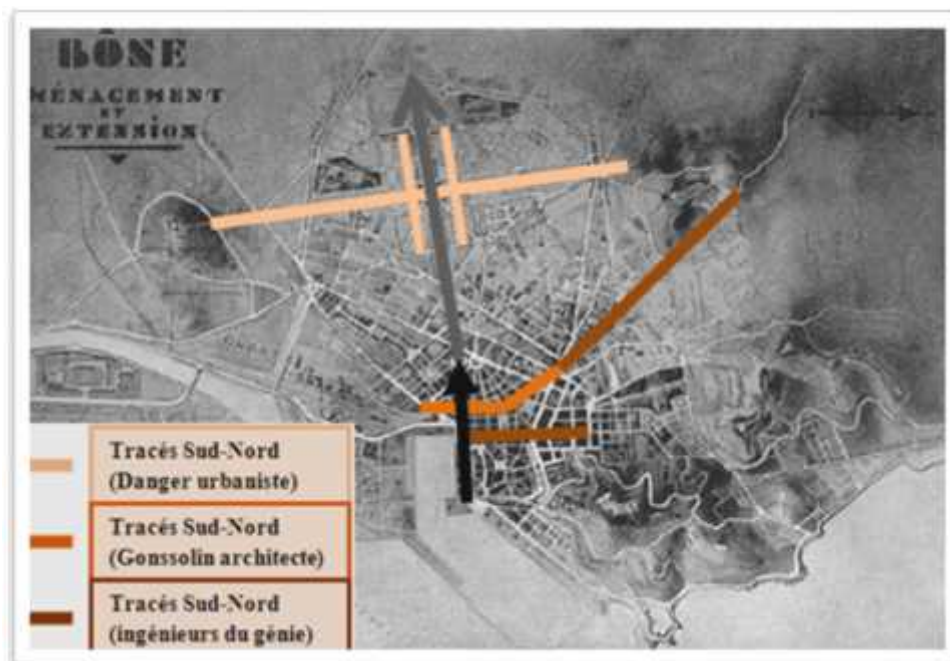


Figure 6: le principe du tracé de voies en croisée S-N / E-O

Source : revue Architecture d'aujourd'hui, N° 3 ; 1936, tracés S-N / E-O repris par l'auteur

La même figure 5 illustre le contraste frappant entre ce maillage régulier et celui des pentes raides des santons régis par la logique des « courbes de niveaux » et par l'implantation de chemins adaptés à l'opposé des larges avenues ouest de Bône. En consacrant la direction, les plans auraient également souligné la répartition de l'espace urbain bônois en deux espèces au moins : une plaine vouée à l'urbanisation dense et mixte et des hauteurs où la villégiature prime. Cette dernière s'appuie sur le type d'implantation en cités jardins, chère à l'époque. Cette organisation dénote enfin de l'importance de la plaine pour Bône [28]. Du point de vue de la direction que les deux plans ont donné à l'extension de Bône, la similitude n'ira pas plus loin. Celle du plan d'alignement a été polarisée par une porte principale située sur l'enceinte, porte des Karezas, alors que rien de pareil ne commande l'arrêt d'extension prévue par le PAEE. La convergence de voies importantes et qui existaient avant le plan, a joué dans le premier cas alors que l'organisation des voies du PAEE ne prend aucune référence aux trames anciennes. Le tracé neuf du PAEE ne fait de compromis qu'avec les contraintes du site.

6. 2. 3. Réseaux et interconnexions

Ce sont surtout les réseaux et leurs interconnexions qui constituent des prémices à l'expansion régionale de Bône. L'intelligibilité de la structure viaire s'appuie sur deux faits : leur forme et leur échelle. Les deux plans affirment cet art du tracé où le réseau radial se

met facilement en connexion avec celui périphérique. Dans l'ensemble, ces réseaux se connectent à celui intra urbain pour constituer au final les trames régissant le plan : Boulevards et avenues, Places et carrefours, jardins et terrains de jeux, etc. Nous pouvons ainsi multiplier les figures d'espaces libres au risque de perdre de vue comment du tracé de ce système résulte celui du bâti. Et pour situer Bône dans son contexte, plusieurs seuils de différenciation s'articulent. La liaison avec Héribillon, village voisin a été privilégiée bien plus que celle plus ancienne avec Bugeaud. Mais tous les deux possèdent tout l'essentiel des attributs de villages touristiques. C'est ainsi que s'articule le seuil local avec celui régional. Plus remarquable est la circonspection faisant du littoral de Bône un secteur hors la ville, à partir des plages Saint Cloud. Bien plus au sud, un emplacement prévu pour l'aérogare a nécessité l'aménagement des liaisons adéquates.

Deux figures anciennes du tracé urbain qui récupérées font l'originalité du PAEE. D'abord, la percée a constitué un recours pour souligner une option de desserrement hygiéniste de la vieille ville en ce qu'elle incarnait de « foyers meurtriers »¹⁵ (Fig.7). Les nécessités de ventilation favorable se joignent à celles esthétiques pour instaurer la croisée, nord-sud, est-ouest, comme mode de structuration favorisé davantage par le PAEE que par le plan d'alignement.(Fig8).

L'extension que suggère le PAEE est d'ailleurs charpentée par une croisée qui prolonge en amplifiant les dimensions, celle principale et créée par le plan d'alignement. Il s'agit du croisement de la rue Thiers avec le cours Bertagna. Ceci représente la deuxième figure adoptée par les deux plans (Fig.9). Dans l'ensemble l'adoption de cette structure qui répartit de façon rationnelle les espaces libres entre tous points de Bône conforte notre hypothèse de convergence des idées émises par les plans.

La culture des parkways et de l'arbre d'alignement assortis aux tracés majeurs des deux plans souligne la préoccupation du rapport à la nature et au site. L'élément vert, si visible sur les plans, est aussi une sorte de valorisation d'une iconographie déjà très riche. Il est par contre regrettable que ce rapport au site se limite, pendant plusieurs décennies, au vues dégagées vers les monts de l'Edough en écartant la corniche littorale.

Ainsi, l'esprit expansionniste et la volonté de délimitation ont pu être alliés dans ces plans par

une logique de rationalisation des tracés dont l'essentiel est condensé dès les premières esquisses : à la fois le respect du principe de résumer le tracé de plans en tracés de voies, celui du culte de la croisée que valorisent les rues en diagonale, le découpage en îlots à bâtir, le tout inséré dans des limites prédéterminées, par le site et par le plan. La rationalité s'illustre ici par cette sorte de recherche d'équilibre poussée à l'extrême.

L'essentiel semble aussi se prononcer à l'endroit de l'articulation des anciens quartiers avec les nouveaux, c'est ce qui illustre le tournant hygiéniste au fil des plans. Ces derniers ont adopté une disposition particulière et médiane entre des types d'implantation. Par le lotissement dit de l'étoile, à cheval entre les quartiers de la « haute ville » (Fig.10) et ceux des faubourgs Saint Anne et la Colonne, les plans opèrent une connexion même au niveau des infrastructures. Il convient de souligner que l'expression « haute ville » découle des partitions données à Bône par le génie : vieille ville, nouvelle ville, haute ville.

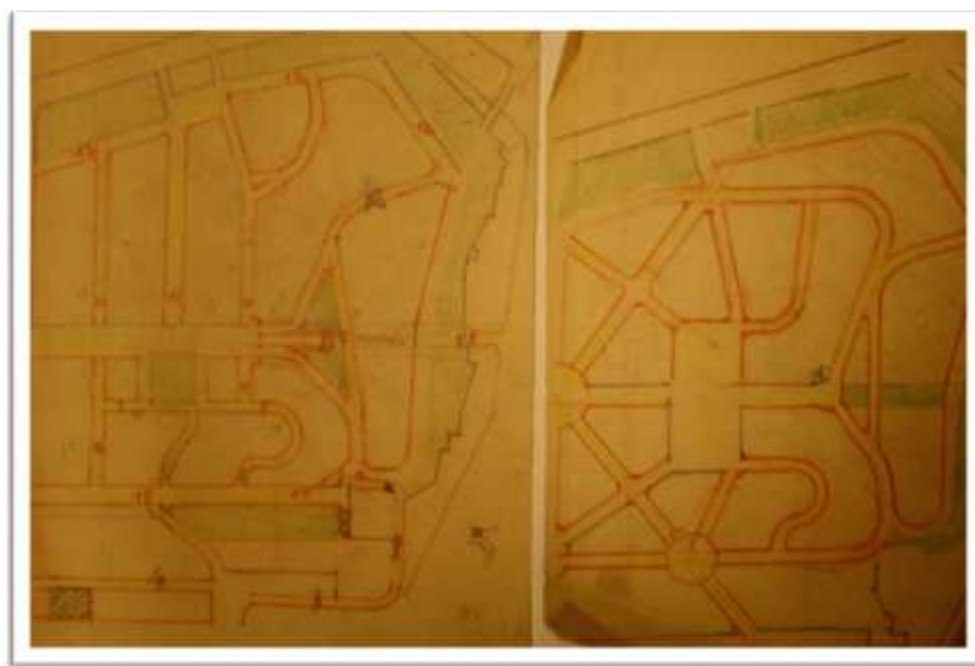


Figure 7: La percée comme outil de desserrement du vieux tissu ; largeur des rues à l'appui

Source : « Etudes du quartier de la vieille ville de Bône »
Fonds d'archives Danger frères et fils, Société des plans régulateurs de villes,
Archives de l'IFA / 116 IFA, SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine.



Figure 8 : Croisée des axes majeurs et localisation du centre social.

Source : Extrait du Plan d'extension de Bône 1932
Fonds d'archives Danger frères et fils, Société des plans régulateurs de villes
Archives de l'IFA / 116 IFA, SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine.

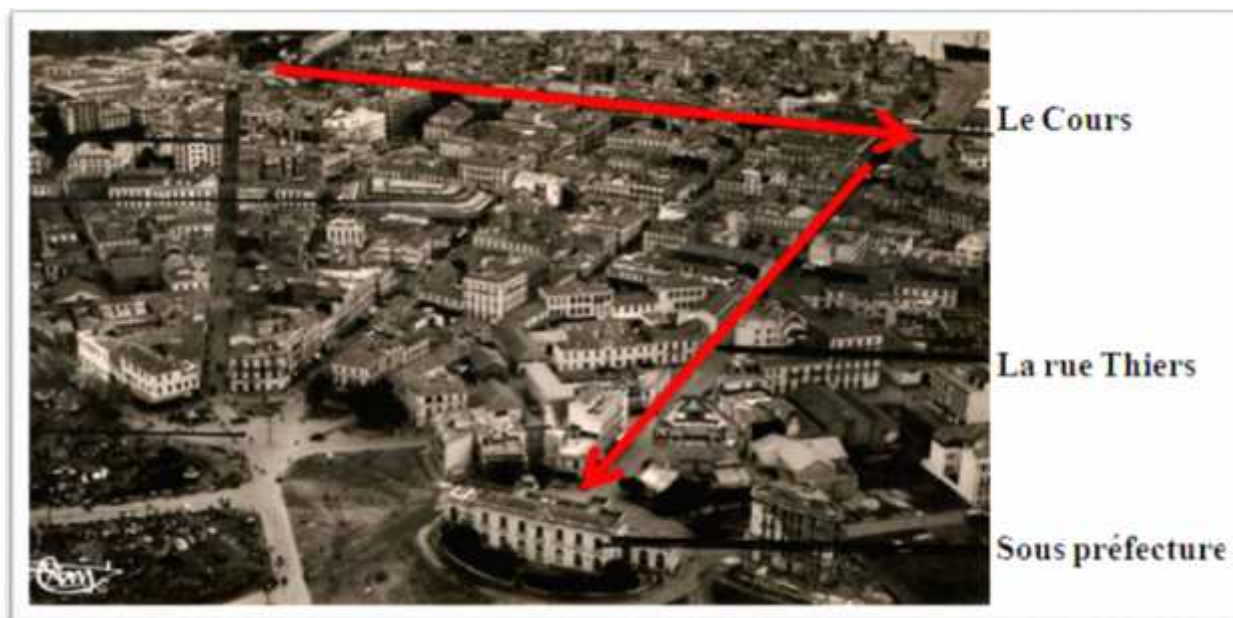


Figure 9 : Croquis de la connexion du cours Bertagna avec la rue Thiers

Source : Photo collection personnelle

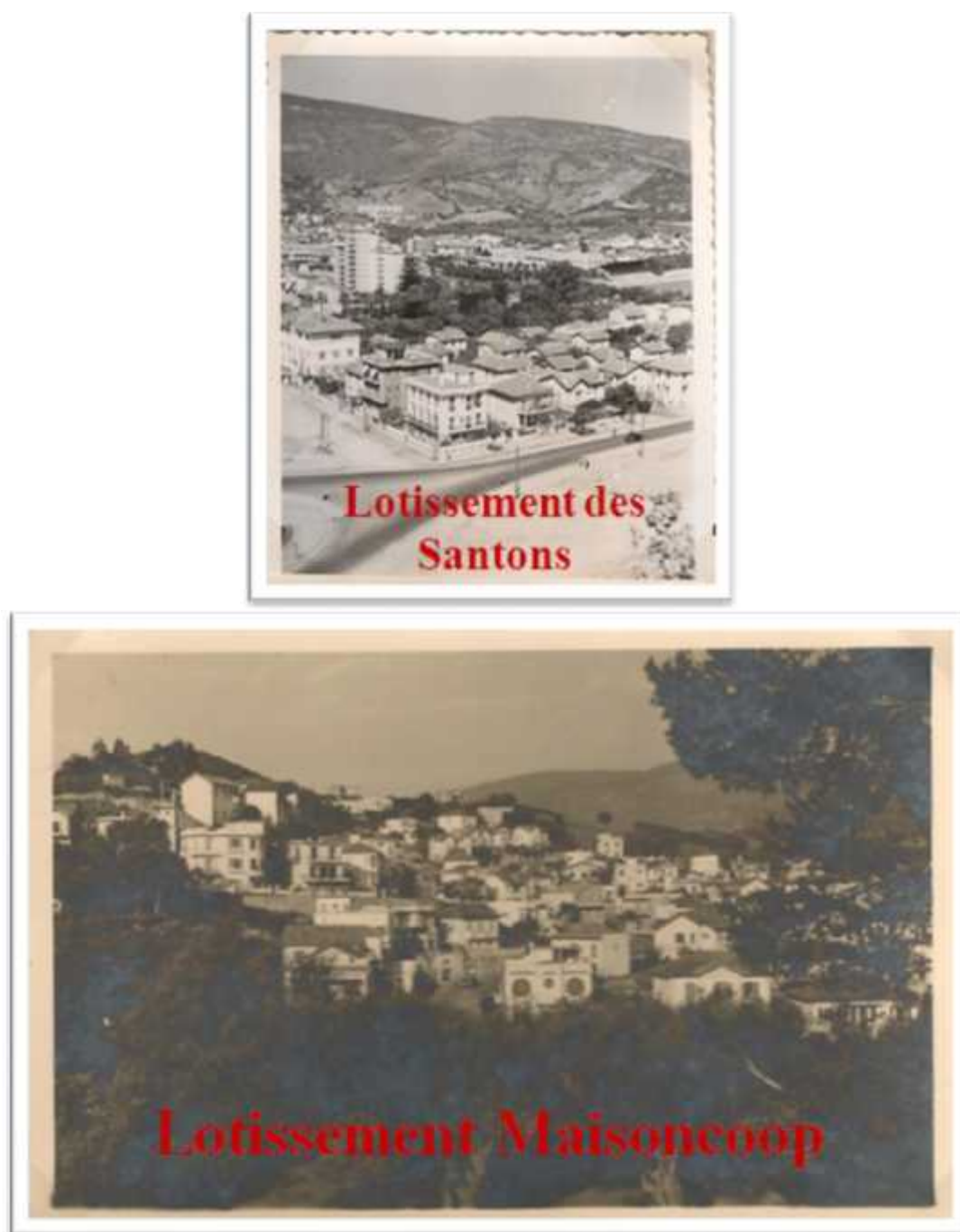


Figure 10 : Photo de lotissements de la « haute ville » en cours d'urbanisation

Source : Photos collection personnelle

6. 2. 4. Zonings

La question du zoning s'est essentiellement basée sur l'implantation du port et des activités qui en dépendent. L'ensemble a été déjà prévu avant le plan du terre-plein du port, Souleyre, déterminés depuis les années 1860. L'interface de Bône avec son littoral a ainsi été marquée, elle est plus utilitaire que pittoresque. Face à cette réalité forte, les plans ne changent rien. Sur ce point et probablement beaucoup d'autres, intervient la question de rapports de force à l'intérieur de la société coloniale elle-même [29-25].

Les idées des plans sur cet équilibre de Bône et sur son maintien sont au service d'une organisation qui n'exclut en rien les disparités d'occupation dans les divers quartiers. A ce propos, il est intéressant de s'interroger sur l'établissement de plans d'équipement et de servitudes sanitaires, partie du PAEE, préalable à toute division en quartiers. Et même si les zonings sont l'apanage de l'urbanisme du PAEE, ils sont eux aussi subordonnés au développement quasi naturel de la ville. Le sud de Bône s'affirme comme zone industrialo-

portuaire. Les plans convergent sur cette orientation essentielle du projet. Alors que le nord est voué à la villégiature, aux lotissements et aux cités jardins : « Les quartiers de résidence et de plaisance sont situés sur les hauteurs nord de la ville qui dominent la plage de St-Cloud ; les points culminants de ces hauteurs sont réservés comme belvédères qui seront reliés entre eux par la promenade des crêtes »¹⁶.

Un noyau mixte s'installe entre les deux et s'étend vers l'ouest selon la même logique. C'est ainsi que se cristallisent les rapports des élites locales à l'espace bônois. Ces premiers faits de spécialisation de l'usage du sol continuent d'agir sur les séquences de la vie de Bône jusqu'aux décolonisations.

7. CONCLUSION

A partir d'une investigation en archives coloniales de Bône (actuellement Annaba), nous avons opéré une lecture sélective de documents se rapportant aux seuls plans d'urbanisme : plan d'alignement et plan d'extension. Dressés par deux concepteurs différents, l'architecte Gonssolin pour le premier (1855) et l'urbaniste Danger pour le second (1932), ces deux plans montrent de remarquables convergences en différents points de vue et confortent ainsi, notre hypothèse sur la continuité entre les pratiques de conception urbaine coloniale en dépit de la différence de contextes.

En voulant incarner une certaine volonté de modernisation, les deux plans ont du tour à tour, composer avec les réalités locales, celles du site et surtout celles des institutions en charge des plans, et imprimer au sol la marque d'un art urbain « à la française ». Cela pourrait être explicatif de leur portée opératoire. Ils ont non seulement agi au moment de leur concrétisation mais ils continuent encore d'agir sur la structure physique de la ville.

Ainsi, les dispositions instituées au plan d'alignement de Gonssolin en 1855 (voirie et places publiques, marchés et édifices publics, servitudes militaires) sont reprises mais paradoxalement dépassées par le PAEE sept décennies après. Ce nouveau mode opératoire qui a été institué pour surpasser ce qui l'a précédé, embrasse amplement l'ancien plan et le submerge, du moins géographiquement. A ne considérer que ces faits de dépassement, les connexions ancien-nouveau plan apparaissent discrètement. Selon cet ordre de composition, les trames viaires répondent tout aussi bien au système radial qu'à celui périphérique. Autant Gonssolin par son plan d'alignement que

Danger par son PAEE, ont tous deux été les « passeurs » des idées conciliantes entre les nécessités d'hygiène, d'expansion et celles de compositions à l'esthétique mise en visibilité. De plan en plan, l'ouest ne finit pas d'aiguiller l'expansion de Bône, agissant comme une direction quasi naturelle. Partant de ce cas concret, il serait sans doute utile d'interroger d'autres cas de villes, sur l'imposition théorique et décontextualisée des tracés abstraits sur site.

En revanche, les tracés des plans ne sont pas les seuls points de leur convergence. En plus d'obéir à des règles communes, la conception de Bône selon ces deux temps, promeut surtout l'idée d'une ville plus saine, ce qui en souligne le trait de caractère de « ville marécageuse ». Que ce soit en 1855, ou en 1932, les deux plans nous semblent avoir agi sur le fonds de cette grande question urbaine, celle de l'hygiène, et qui n'est pas que bônoise : à Bône, la problématique se cristallise dans les conditions du site marécageux. Toute l'esthétique des tracés de plans en devient-elle dérisoire ? Même la logique du zoning, apanage des PAEE, semble y répondre : il n'y qu'à observer les prévisions de localisations des cités dites « indigènes », des zones industrialo-portuaires, complètement au sud, sur d'anciens lits d'oueds et sur les terrains assainis au fil de l'eau. Face à cette disposition, les quartiers pavillonnaires et dont ne sera destinataire qu'une population d'européens aisés, ont irrévocablement pris les hauteurs pour habitat.

Sur cette dernière question, et sur celle du lien des tracés avec le site, bien des travaux peuvent se réaliser.

REFERENCES

- [1] Langlois Ch., Seignobos Ch., 2014. Introduction aux études historiques, Lyon, France, ENS Éd. « Bibliothèque idéale des sciences sociales ».
- [2] Bardet G., 1934. Naissance de l'urbanisme, *la revue Urbanisme*, n° 28, Juillet - Septembre 1934, 232-233.
- [3] Frey J. P., 2004. Figure et plans d'Oran 1931-1936 ou les années de tous les Danger, *Insaniyat, Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales*, 8^e année, n° 23-24 : Oran, une ville d'Algérie, Oran, CRASC, Janvier - Juin 2004, 111-134
- [4] Hakimi Z., 2011, Alger, *politiques urbaines*, 1846-1958, Ed. Bouchène, Paris, France.
- [5] Belabed Sahraoui B., 2007. Politique municipale et pratique urbaine : Constantine au XIX^e siècle, in *Insaniyat, Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales*, N° 35-36 : Constantine : une ville en mouvement, CRASC, 109-129.
- [6] Darin M., 1996. Alignement des rues, Ecole d'architecture de Nantes.
- [7] Claude V., 1990. Les projets d'aménagement, d'extension et d'embellissement des villes (1919-1940)

[Texte imprimé] : sources et questions, Paris : Délégation à la recherche et à l'innovation.

[8] Schoonbaert S., 2008. L'urbanisme, des idées aux pratiques, XIXe-XXIe siècle, introduction, Ed. Presses universitaires de Rennes, France

[9] Malverti X., 1994, Les officiers du génie et le dessin des villes en Algérie (1830-1870), Volait, M., Bruant, C., Leprun, S. (Dir), Figures de l'orientalisme en architecture, *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, N° 73/74, 229-244.

[10] Pagand B., 1989. La Médina de Constantine : de la ville traditionnelle au centre de l'agglomération contemporaine, Poitiers, Editions du Centre Interuniversitaire d'Etudes Méditerranéennes, Strasbourg, France, 307 p.

[11] Vacher H., 2000, L'École supérieure de topographie et le géomètre urbain (1900-1939), les débuts de l'enseignement technique de l'aménagement, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 88, 121-129.

[12] Panerai Ph., 1997, Formes urbaines. De l'îlot à la barre, Ed. Parenthèses, France, 196 p.

[13] Krier L., 1996, Architecture, choix ou fatalité, Ed. Norma, 207 p.

[14] Benkada S., 2004. Savoirs militaires et modernité urbaine coloniale. Le rôle des ingénieurs du génie dans la transformation des villes algériennes : le cas d'Oran (1831- 1870), *revue Insaniyat*, N° 23-24, 135-150.

[15] Fleury M., 1996. Histoire de Paris, école des hautes études, 4^e section, sciences historiques et philologiques, rapports sur les conférences de l'année 1989-1990, 94-103.

[16] Térade A., & Lambert-Bresson M., 2002. Villes françaises au XIXe siècle Aménagement, extension et embellissement, Cahiers de l'Ipraus.

[17] POS de la vieille ville d'Annaba, 2004, BET Hafiane A.

[18] Carbonnier Y., 2009. La monarchie et l'urbanisme parisien au siècle des lumières. Grands projets et faiblesse du pouvoir, société française d'histoire urbaine, *revue histoire urbaine*, n° 24, 33 à 46.

[19] Gaudin J.P., 1985. La cité reconstituée. Techniques de planification urbaine et légitimités politiques au début du 20e siècle, *revue française de science politique*, 35^e année, n°1, 91-110.

[20] Gaudin J.P., 2000. Desseins de villes : Art urbain et urbanisme, éditions L'Harmattan, Paris, France.

[21] Saunier P. Y. & Claude V., 1999. L'urbanisme au début du siècle. De la réforme urbaine à la compétence technique, *revue vingtième siècle*, n°64, 25-40.

[22] Magri S. & Topalov Ch., 1987. De la cité-jardin à la ville rationalisée. Un tournant du projet réformateur, 1905-1925. Etude comparative France, Grande-Bretagne, Italie, Etats-Unis, *Revue française de sociologie*, XXVIII, 417-451.

[23] Friès F., 1994. Les plans d'Alep et de Damas, un banc d'essai pour l'urbanisme des frères Danger (1931-1937), *revue du monde musulman et de la méditerranée*, Vol 73, N° 73-74, 311-325

[24] Jeanneau J., 1992, Les plans d'aménagement des villes de l'Anjou dans l'entre-deux-guerres, *Les annales de l'association de géographie du centre ouest*, N°4, 53-61.

[25] Prochaska D., 2004. Making Algeria French, colonialism in Bône 1870-1920, Cambridge University Press (U.K), 352.

[26] Panerai Ph., 1999. Projet urbain, Ed. Parenthèses, Paris, France, 185 p.

[27] Pinon P., 2012. De l'urbanisme « à la française » à l'histoire des formes urbaines, Formes et échelles des compositions urbaines (éditions électroniques), 137^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Tours, France.

[28] Travers L., 1958. Bône. La formation de la ville et les facteurs de son évolution, *Annales de géographie*, Vol. 67, N° 364, 498-520.

[29] Saidouni M., 1995. Rapports de force dans l'urbanisme colonial algérois, 1855-1935, thèse de doctorat sous la direction de S. Yerasimos, Université de Paris 8, Paris, France, 1662 p.

SOURCES D'ARCHIVES ET TEXTES ANCIENS

-Archives nationales d'outre mer (ANOM) , Ex Cnaom, Gouvernement général d'Algérie, Boites : L 63, 7N1, F80 2026

-Archives du service historique de l'armée de terre (SHAT), centre historique de la défense, Vincennes, Paris, 1H 851, 1VH 387, 1VJ

-Archives de l'Institut français d'architecture (IFA) Fonds d'archives Danger frères et fils, Société des plans régulateurs de villes, 116 IFA, SIAF/Cité de l'architecture et du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle, 116 IFA 1 à 7/boîtes de documents.

-Danger Raymon, 1929. Levé de plans de villes, in Compte-rendu de la 53e session de l'Association française pour l'avancement des sciences, Le Havre.

-Danger Raymon, 1932. Le plan d'aménagement et d'extension de la ville de Bône et les cités indigènes en Algérie, *Revue Le Musée social*, Janvier 1933, travaux des sections d'hygiène urbaine et rurale et de prévoyance sociale, séance du 29 avril 1932, pp 19-20.

-Danger Raymon, 1935. Etat de l'assainissement de Bône, *revue urbanisme* N° 38, pp 330-333.

-Danger René, 1933. Cours d'urbanisme, Ed. Eyrolles, Paris, France, 358p.

-Danger René, 1937. L'urbanisme en Syrie, *revue Urbanisme*, N° 55, éd. Eyrolles, Paris, France, 63p.

-Danger Thérèse, 1935. Les enquêtes, l'hygiène et les œuvres sociales dans l'urbanisme colonial, *revue urbanisme* N° 33, 79-81.

- Franque A., 1844. Lois de l'Algérie, du 5 juillet 1830 (occupation d'Alger) au 1er janvier 1841, éd. J. Corréard (Paris), France, monographie imprimée, Vol. 32, 520 p.
- Lespes R., 1930. Alger, étude de géographie et d'histoire urbaines, Thèse de doctorat, Université de Paris Sorbonne, Paris, France, F. Alcan, 860 p.
- Monsarrat G., 1935. L'organisation administrative française et la législation urbaine aux colonies, revue urbanisme N° 38, pp 312-317.
- Narbonne Henri, 1909. Réponse du Maire Narbonne à Mr Marchis, Action Bônoise, journal républicain radical, 18 Juillet 1909, première année, N° 22.

Notes de fin de texte

- ¹ Expression empruntée à Eric Verdeil : Verdeil E., 2010. Beyrouth et ses urbanistes, Une ville en plans (1946-1975), Presses de l'Ifpo.
- ² Il s'agit des arrêtés du 8 octobre 1832, portant règlement général de voirie et celui du 8 mai 1833 instituant des conseils de voiries pour Alger, Oran et Bône.
- ³ Procès verbal de conférence relatif au projet d'alignement des principales rues de la ville de Bône (6 pages) ; Génie et Ponts et Chaussées ; armée d'Afrique ; en date du 1^{er} novembre 1833 ; dans le dossier : IH 851, archives du Shat au SHD à Vincennes, Paris, France.
- ⁴ Extrait du Procès verbal de conférence au sujet de l'agrandissement de la ville de Bône, en date d'octobre 1849 ; sous série 1VH 386, archives du Shat, SHD, Vincennes, Paris, France.
- ⁵ Extrait du registre des délibérations du conseil de gouvernement en séance du 8 août 1850.
- ⁶ Ce plan a été « Vu et approuvé pour être annexé à l'arrêté ministériel du 8 juillet 1959 ; Le ministre secrétaire d'état de l'Algérie et des colonies » ; archives du Cnaom, Aix en Provence, France, GGA ; 7N1.
- ⁷ Narbonne H., 1909, Réponse du Maire Henri Narbonne à Mr Marchis, Action Bônoise, journal républicain radical, 18 Juillet 1909, première année, N° 22.
- ⁸ Dossier d'alignement, archives du Cnaom, GGA, 7N1, Aix en Provence, France.
- ⁹ Dossier d'alignement, Archives nationales d'outre mer, Ex Cnaom, Aix en Provence, France, GGA, 7N1 ; et règlement de voirie, Archives nationales d'outre mer, Ex Cnaom, Aix en Provence, GGA.
- ¹⁰ Raymon Danger, 1935. Etat de l'assainissement de Bône, *revue Urbanisme* N° 38, éd. Eyrolles, citation en page 330, 330-333.
- ¹¹ René Danger, 1937. L'urbanisme en Syrie, *revue Urbanisme*, N° 55, éd. Eyrolles, citation en page 125, Rapport de 63p.
- ¹² Thérèse Danger, 1935. Les enquêtes, l'hygiène et les œuvres sociales dans l'urbanisme colonial, *revue Urbanisme*, éd. Eyrolles, N° 33, citation en page 74, 74-79.
- ¹³ Nous nous sommes appuyés sur les discours des frères et fils Danger que reprennent deux sources : la revue urbanisme et la revue du musée social.
- ¹⁴ Marcel Poëte cité par Gaston Bardet, 1934. Naissance de l'urbanisme, *la revue Urbanisme*, n° 28, Juillet - Septembre 1934, 232-233.
- ¹⁵ Raymon Danger, 1935. Etat de l'assainissement de Bône, *revue Urbanisme*, N° 38, citation en page 330, 330-333.
- ¹⁶ Raymon Danger, 1932. Le plan d'aménagement et d'extension de la ville de Bône et les cités indigènes en Algérie, *Revue Le Musée social*, Janvier 1933, travaux des sections d'hygiène urbaine et rurale et de prévoyance sociale, séance du 29 avril 1932, 19-20.