

Alger. Une ville portuaire en renouvellement

«L'effet de masse produit par cette agglomération serrée entre la mer et la montagne est saisissant – comme à Ghardaïa, comme à Fez – avec une différence pourtant. Les villes Zénètes sont égalitaires, Alger est individualiste. Alors que dans les villes de l'Islam, l'effet de masse est renforcé par l'uniformité des constructions, où seules les mosquées apportent une note de diversité, Alger, au contraire, offre une variété plastique extraordinaire, sur un site qui n'est pas moins tourmenté ».

C'est en ces termes que T. Socard, Lauréat de l'Institut d'Urbanisme de Paris, évoque le photomontage de la ville d'Alger en vue verticale que vient de réaliser la Compagnie Aérienne de Photographie en 1953.

Sur l'image que nous fournit cet admirable document et au-delà de l'état de l'agglomération qu'il propose, il est possible de suivre non seulement les différentes étapes de construction de la ville d'Alger, qui sont marquées par des formules d'habitat très différentes, mais encore les variations de conceptions qui, depuis sa fondation, ont agi sur son développement urbain et sur le rapport dialectique que ce dernier a toujours entretenu avec la mer.

Alger native de la mer, la ville des îles

Le lien de la ville d'Alger avec la mer et plus en particulier avec les quatre petites îles qui en affrontaient la côte¹, reste à travers le temps étroitement lié à son nom. Jaza'ir banù Mazghana, les îles des Mazghana, est ainsi le nom qu'assume la ville à l'époque de sa nouvelle fondation² de la part du prince berbère Bulughin Ibn Ziri, autour de la moitié du Xème siècle et al-Jazà'ir, les îles, est le nom qui se conservera jusqu'à aujourd'hui, duquel s'est formée l'appellation moderne «d'Alger».

Les îles protégeaient des vents la côte voisine et facilitaient l'abordage des embarcations, attirées ici non seulement par l'exi-

Algiers. A Port City on the Road to Renovation

“The mass effect produced by this agglomeration pressed between the sea and the mountains is striking – as in Ghardaia, and in Fez – with one major difference. The Zénète cities are equalitarian, Algiers is individualistic. While in Islamic cities, the mass effect is reinforced by the uniformity of the constructions, where the mosques alone add an element of diversity, Algiers on the contrary offers an extraordinary plastic variety, on a site that is no less tormented”. These words written by T. Socard, a graduate of the Institut d'Urbanisme de Paris, evoke the photomontage of the city of Algiers seen from above, which had just been presented by the Compagnie Aérienne de Photographie in 1953.

As for the image provided by this admirable document and apart from the state of the agglomeration it offers, it makes it possible to track not only the various stages of construction of the city of Algiers, which were characterized by very different formulas for living, but the variations in the concepts that have influenced its urban development since its foundation, and the dialectic relationship that the latter has always maintained with the sea.

Algiers native to the Sea, the City of Islands

The bond that ties Algiers to the sea and more particularly to the four little islands facing its coast¹, was strictly related to its name for a long time. Jaza'ir banù Mazghana, the islands of the Mazghana, was the name taken by the city at the time it was newly founded² by the Berber prince Bulughin Ibn Ziri, around the mid-

tenth century; al-Jazà'ir, the islands, is the name it has kept through the present, in the modern form of “Alger”.

The islands protected the nearby coast from the winds, making it easier to moor the boats attracted not only by the existence of markets and possibility of trade, but by the freshwater springs that flowed near the beach. They also constituted the first founding nucleus of the artificial port that still makes Algiers one of the major ports of call on the southern shore of the Mediterranean.

In fact, since the beginning of the sixteenth century, and as a consequence of the expansion policies of the Catholic Kings along the African shores of the Mediterranean, a fortress had already been built on the largest island in front of the city (which at the time was already under Spanish rule). Known as the Peñon, it controlled the wharves and trade.

The wharf at Algiers became a true port thanks to Khayr al-Din 'Barberousse'³ who drove the Spaniards out in 1529, and established power over the city and its surrounding territory, destined to last over three centuries. He ordered a jetty to be built to connect the islands to the mainland, thus reinforcing the city's bond with the sea.

For about three centuries then, the city's port was primarily a war port. The prosperity of Algiers during the Ottoman period depended largely on the wealth produced by the complex pirate traffics, and the capacity of the port's fortifications to hold off the assaults of the Christian navies, which bombarded it several times as they attempted to conquer the



Vue générale de partie occidentale du Front de Mer. Dénivellation des rampes Chasseriau et Mosquée de la Pêcherie. Photographie de l'auteur, mai 2006

Overview of the western part of the Sea Front. The Chasseriau and Mosquée de la Pêcherie lead down to the level below. Photography by the author, May 2006

stence de marchés et la possibilité d'échanges, mais aussi par les sources d'eau douce qui jaillissaient près de la plage. Elles ont en même temps constitué le premier noyau de fondation du port artificiel qui fait encore aujourd'hui d'Alger une des principales escales maritimes de la berge méridionale de la Méditerranée.

En effet, dès le début du XVIème siècle et dans le cadre de la politique d'expansion des Rois Catholiques le long de la rive africaine de la Méditerranée, l'île principale devant la ville (soumise désormais à la couronne d'Espagne), avait vu la construction d'une forteresse: le Penon qui en contrôlait l'abordage et les commerces. L'abordage d'Alger se transforme en un véritable port grâce à Khayr al-Din 'Barberousse'³ qui dès 1529 et ayant chassé les Espagnols, établit sur la ville et sur son arrière-pays un pouvoir qui durera plus de trois siècles. A son initiative, une jetée fut construite qui allait unir les îlots à la terre ferme, renforçant ainsi le lien de la ville avec la mer.

Pour environ trois siècles donc, le port de la ville est surtout un port de guerre, la prospérité d'Alger dans la période ottomane dépendant dans une grande partie financièrement des trafics complexes engendrés de l'activité corsaire et de la capacité des fortifications de son port à repousser les attaques des marines chrétiennes qui la bombardent à plusieurs reprises et cherchent à la conquérir. En 1830, après un long bloc naval, la ville est occupée par un corps d'expédition français et commence une longue période de domination coloniale de laquelle, 132 ans après, naîtra l'Algérie indépendante.

Agrandissements du port d'Alger et construction du boulevard «front de mer»

Dans la première période coloniale, le port d'Alger conserve le rôle militaire éminent qu'il avait eu de ses origines. Graduelle-

city. In 1830, after a long naval siege, the city was occupied by a French corps of expedition: this was the beginning of a long period of colonial domination: 132 years later, Algeria won its independence.

Expansion of the Port of Algiers and construction of the "Seafront" Boulevard

During the first colonial period, the port of Algiers remained the eminent military power it had been since its was founded. Gradually, as colonial domination extended further inland, the port acquired an important role in the economic life of the entire central region of Algeria, which became the zone of attraction and expansion for its capital. The dock inherited from the Ottoman period, slightly larger than three hectares and three to six meters deep, was thus progressively extended towards the south, following the primary axis of urban expansion, with important public works projects to build breakwater jetties between 1848 and 1870.

During this period, the city renovated its waterfront with the construction of large urban planning works which are now considered among the most significant and successful in the history of the city: this is the case of the Boulevard de l'Impératrice (known today as Boulevard Che Guevara), the city's façade on the sea, rising above the vaults of the port's warehouses. Impressive land-fill projects and the conquest of spaces on the sea equipped the Agha basin with ample wharfs and a maritime station. The construction of the train station in the same

area created a transportation hub that would remain of primary importance throughout the period of French rule.

The progress of agricultural colonization in the second half of the nineteenth century led to a considerable increase in exportations: in 1884, for the first time, they exceeded importations, with the significant contribution of vineyard products. The increase in traffic justified a new expansion project which was approved in 1892. In 1912 the total surface of the port basin reached 115 hectares: starting at the ancient dock, the basin had grown towards the south, following the progressive shift of the center of the city in this direction and occupying a significant section of the western shore of the bay of Algiers⁴.

New requirements for expansion of the dock became evident after the crisis caused by World War I. A project approved in 1921 sought to increase the surface to 255 hectares by extending the earlier dock towards the south and east following the curve of the bay, in front of the urban districts of Mustapha and Hamma⁵.

During the period between the two wars, the city experienced a phase of rapid growth and extended primarily down the coast, forming an increasingly vast urban agglomeration and absorbing the territory of nearby municipalities: in 1954 it counted 590,000 inhabitants and twelve years later, in the 1966 census, about 950,000. During this last period, it became the capital of an independent Algeria and the social structure of its population underwent a huge change with the departure of the quasi-totality of

ment, avec l'affirmation de la conquête coloniale vers l'arrière-pays, le port assume une fonction importante dans la vie économique de toute la région centrale de l'Algérie qui constitue la zone d'attraction et d'expansion de sa capitale. La darse héritée de l'époque ottomane, d'un peu plus de trois hectares de surface et profonde de trois à six mètres, fut ainsi progressivement agrandie vers le sud, en suivant la principale directrice d'extension urbaine, avec d'importants travaux pour la construction de quais brise-lames réalisés entre le 1848 et le 1870.

Dans cette période, la ville remodèle son front maritime avec la réalisation de grandes entreprises de projection urbaine qui sont aujourd'hui encore considérées comme le plus significatives et le plus réussies dans l'histoire de la ville: c'est le cas du Boulevard de l'impératrice (aujourd'hui Boulevard Che Guevara), véritable façade de la ville vers la mer qui s'élève sur les voûtes des magasins du port. À travers un travail impressionnant de remblais et de conquête d'espaces sur la mer, le nouveau bassin de l'Agha se dote d'amples quais et d'une gare maritime. La construction de la gare ferroviaire dans la même zone structure un noeud de transports qui conservera son importance primaire pour toute la période française.

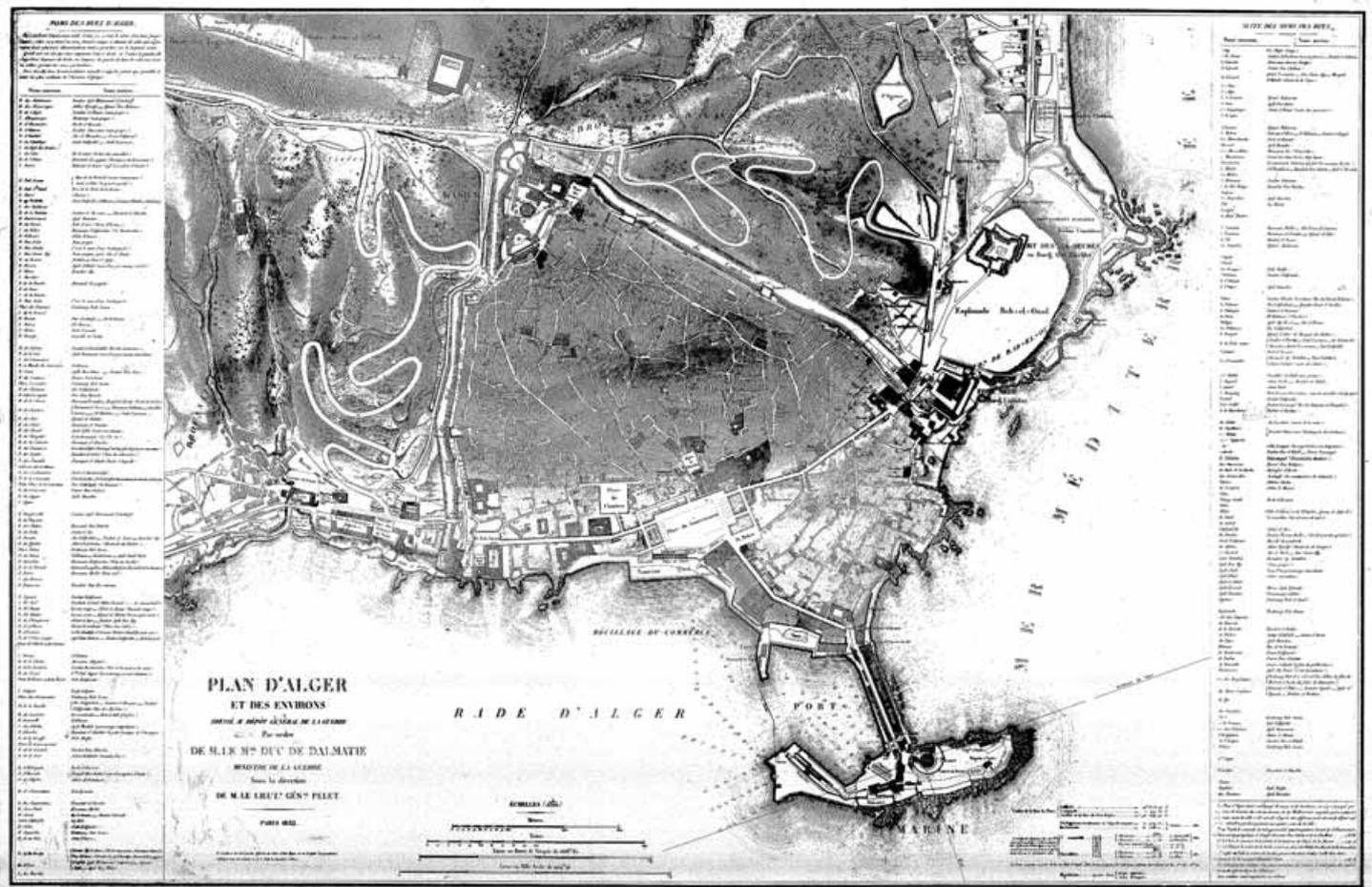
Les progrès de la colonisation agricole dans la deuxième moitié du

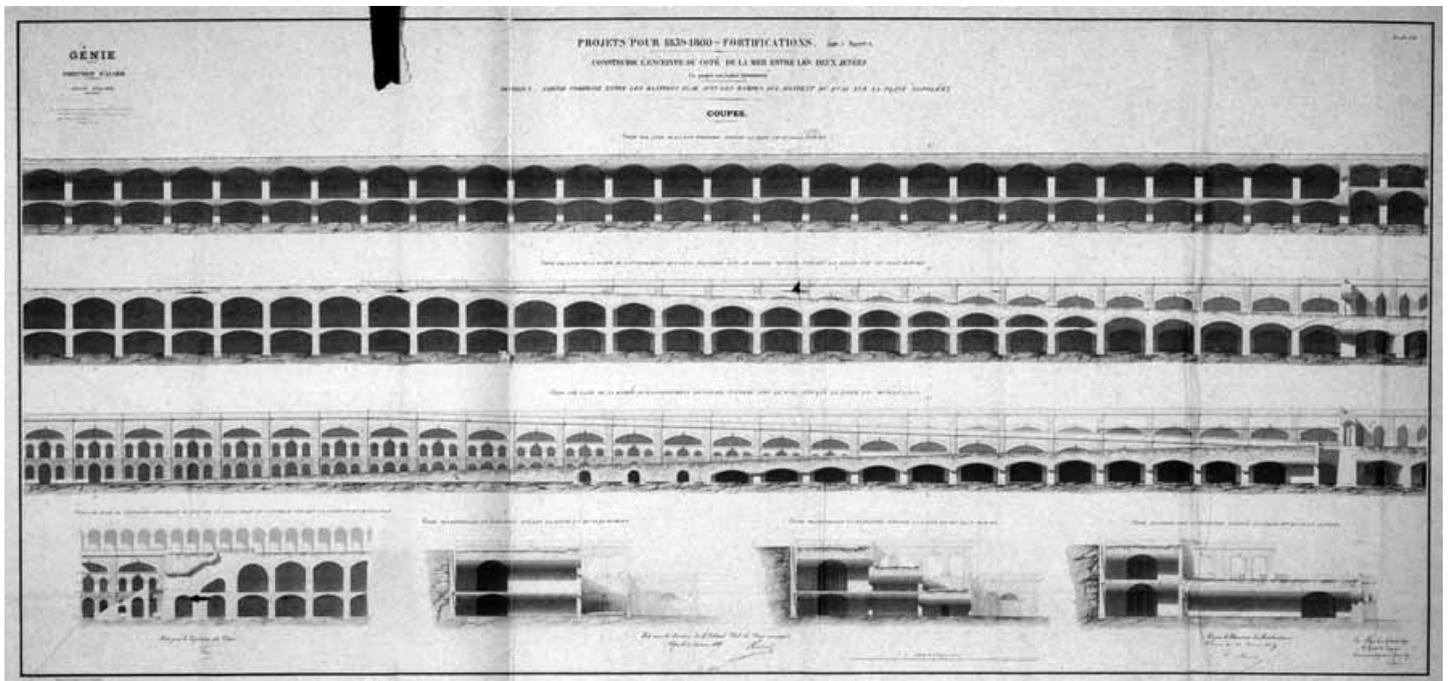
Vue générale de partie orientale du Front de Mer.
Dénivellation des rampes Chausseriau.
Photographie de l'auteur, mai 2006

Vue générale de la rampe inférieure du Front de Mer.
Photographie de l'auteur, mai 2006

Overview of the eastern part of the Sea Front.
The Chausseriau ramps lead down to the level below.
Photography by the author, May 2006

Overview of the lower ramp of the Sea Front.
Photography by the author, May 2006





dix-neuvième portent un accroissement considérable des exportations: en 1884 et pour la première fois, celles-ci dépassent en quantité les importations, grâce surtout aux produits viticoles. L'augmentation des trafics justifie un nouveau projet d'extension approuvé en 1892. En 1912 la surface totale du bassin portuaire toucha les 115 hectares: à partir de l'ancienne darse, le bassin s'était étendu vers le sud, en suivant le déplacement progressif du centre de la ville dans cette direction et en occupant une part importante de la berge occidentale de la baie d'Alger⁴.

De nouvelles nécessités d'agrandissement du bassin s'étaient manifestées après la crise causée par la première guerre mondiale, qu'un projet approuvé en 1921 prévoyait de porter à une surface de 255 hectares en prolongeant le bassin précédent en direction du sud et est en suivant la courbe de la baie, devant les quartiers urbains de Mustapha et du Hamma⁵.

Dans la période entre les deux guerres, la ville vit une phase de grande croissance et s'étend, surtout le long de la côte, en formant une agglomération urbaine de plus en plus vaste et en englobant les territoires des communes voisines: en 1954, elle compte 590.000 habitants et douze ans plus tard, au recensement de 1966, environ 950.000. Dans cette dernière période, elle est devenue la capitale de l'Algérie indépendante et la structure sociale de sa population subit de grands changements avec le départ de la presque totalité de la population européenne et l'immigration d'une nombreuse population qui a abandonné les campagnes.

La population de la ville a continué à augmenter à un rythme soutenu jusqu'à aujourd'hui, sous l'effet de l'attraction urbaine vis-à-vis des populations rurales. En 1987, 1.687.579 habitants s'y comptaient et dans le dernier recensement dont sont disponibles les données, une décennie après, l'agglomération d'Alger atteint

its European population and the immigration of a large population that was leaving the countryside.

The population of the city has continued to increase rapidly to the present, because it continues to attract the rural population. In 1987 it counted 1,687,579 inhabitants and in the last census for which data is available, one decade later, the agglomeration of Algiers reached a total of 2,700,000 inhabitants: the city also counts one tenth of the population of the entire country and is now one of the great metropolises of the Mediterranean.

So what is the Future for the Regeneration of the Bay of Algiers?

To respond to the new requirements of the city and its metropolitan development, a number of urban renewal programs have been promoted, involving the transportation network and automobile traffic. Their purpose is to create a balance between the supply and demand of homes and to reorganize a number of central neighborhoods in the city. The port zone was also concerned by a project that opened part of the port wharves (previously occupied by maritime services) to public use, with the creation of pedestrian spaces and leisure services.

For the future, one of the most ambitious 'urban regeneration' projects again concerns the relationship between the city and the sea, by reorganizing the coastal strip along the bay of Algiers; the project includes the construction of a pedestrian zone, spaces for large hotels, several office and retail centers, and finally the future grand mosque of the city which

will be the second largest in the world with a capacity of 80,000.

Therefore, within the context of the international city planning competition for a plan to regenerate and develop the bay of Algiers, the group "Arte Charpentier Architectes" was declared the winner: it was commissioned to establish a long-term plan for urban coherence at the scale of the bay – 50 km long and 500 meters deep – including the current city and its extensions, which would make Algiers the "Eco-métropole" of the 21st century, with a series of architectural projects for the short, medium and long term.

The coherence plan defines three axes to organize these projects:

→ A first eco-urban axis, highlighting priority projects to develop the façade along the sea and regenerate the urban space: reclaim the historical city center, connect the city to the sea, provide access to the beaches;

→ An eco-development axis, with the installation of new polarities at the heart of the territories of large projects: reclaim the port, create opportunities for investment, hubs of excellence;

→ And finally an eco-system axis, which will bring nature back into the city and restore its pattern of green spaces, stabilizing the stretch of beaches and creating a coastal ecological filter.

Coherently with the profile of these three axes, two large projects have already been delineated and begun: the "Alger Médina" project by the Dahli group which has begun construction and the project for the regeneration of the bay of Algiers and its contiguous territories

les 2.700.000 habitants: la ville compte ainsi un dixième de la population du pays entier et est maintenant une des grandes métropoles de la Méditerranée.

Aménagement de baie d'Alger, quel avenir donc?

Pour répondre aux nouvelles exigences de la ville et de son développement métropolitain, de nombreux programmes d'amélioration ont été promus et ont concerné le réseau des transports et le trafic automobile, la recherche d'un équilibre entre l'offre et la demande de logements et la réorganisation de quelques zones centrales de la ville. La zone du port a ainsi vu la réalisation d'un projet qui a permis l'ouverture d'une partie des quais portuaires (antérieurement occupés par les services maritimes) à la jouissance du public, avec la réalisation d'espaces piétons et de services pour le loisir.

Pour l'avenir, un des plus ambitieux projets de 'systématisation urbaine' concerne encore une fois le rapport de la ville avec la mer à travers la réorganisation de la bande côtière le long la baie d'Alger, projet qui prévoit là la réalisation d'une zone piétonne, d'espaces pour de grands hôtels, plusieurs centres d'affaires et commerciaux, et finalement la future grande mosquée de la ville qui sera la seconde plus grande du monde avec une capacité de 80.000 places.

Ainsi, dans le cadre de la consultation internationale d'urbanisme portant sur le plan d'aménagement et de développement de la baie d'Alger, le groupe «Arte Charpentier Architectes», déclaré lauréat, a eu la charge d'établir un plan de cohérence urbaine sur le long terme à l'échelle de la baie – 50 Km de long sur 500 mètres de profondeur – comprenant la ville actuelle et ses extensions pour faire d'Alger l'Eco-métropole du 21ème siècle et ce à travers une série de projets architecturaux inscrits dans le court, moyen et long terme.

Le plan de cohérence définit trois axes autour desquels s'organisent ces derniers :

- Un premier axe éco-urbain, mettant en relief des projets prioritaires pour revaloriser la façade maritime et requalifier l'espace urbain : restitution du centre historique, connexions de la ville à la mer, accès aux plages;
- Un axe éco-développement, installant de nouvelles polarités, au coeur des territoires de grands projets : reconquête du port, opportunités d'investissement, pôles d'excellence;
- Et enfin un axe éco-système, permettant de re-naturaliser la ville et restaurer sa trame verte : stabilisation du cordon des plages et création d'un filtre écologique littoral.

En cohérence avec le profil de ces trois axes, deux grands projets se sont déjà manifestés et initiés: le projet "Alger Médina" du groupe Dahli dont les travaux ont été lancés et les projets d'aménagements de la baie d'Alger et de ses territoires contigus élaborés par des groupes d'investissements émiratis ou koweïtiens (groupes «Grand real Estate», Groupe «EMIRAL» et surtout le Groupe «EEMAR»).

Articulé autour du thème des loisirs, le premier projet comportera des centres commerciaux, une marina, un parc aquatique, des espaces culturels et un large boulevard piétonnier de 20 kilomètres. S'étalant sur 108 ha de l'actuel hôtel Hilton à l'embouchure



Vue générale de la rampe inférieure du Front de Mer et du Palais Consulaire (actuellement Chambre de Commerce), H. Petit, 1889-1893. Photographie de l'auteur, mai 2006

Service des ponts et chaussées. Extrait du plan général de la ville d'Alger, 1832. Rectifications des rues de Bab el-Oued, de Bab Azzoun et de la Marine. Bibliothèque Nationale de France, Paris.

Overview of the lower ramp of the Sea Front and the Consular Palace (now the Chamber of Commerce), H. Petit 1889-1893. Photography by the author, May 2006

Service des ponts et chaussées. Excerpt from the master plan of the city of Algiers, 1832. The Rue de Bab el-Oued, Rue de Bab Azzoun and Rue de la Marine are straightened out. Bibliothèque Nationale de France, Paris.

de l'oued El Harrach, ce mégaprojet livrera, à l'horizon 2010, trois principaux modules : un pôle commercial, un district d'affaires appelé à remplacer celui d'Alger-Centre et une Marina.

Le deuxième projet concerne la construction et/ou le développement des nouveaux pôles suivants : la Cité de la santé d'Alger, la Cité technologique de Sidi Abdallah, la restructuration de la gare centrale d'Agha (dont la restauration s'impose étant donné les changements attendus du plan de circulation d'Alger avec la réception en 2009 des lignes du métro et du tramway) et le complexe touristique Colonel Abbès.

Avec ses marinas, ses canaux d'eau, le front de mer de la ville adoptera une nouvelle configuration le long d'une baie renouvelée qui sera dotée d'hôtels, de bureaux et d'appartements de haut standing, d'aires commerciales de produits de luxe, d'aires de loisir, dans lesquelles une attention particulière sera portée aux plans d'eau et aux espaces verts.

Pour ce qui est de la zone portuaire, elle aussi est intéressée par ces développements futurs, étant donné que ses structures sont proches de leurs points de saturation.

Le financement en 2004 de l'étude de faisabilité d'un projet d'extension qui prévoit la réalisation d'un nouveau terminal de la capacité de 500.000 conteneurs, une nouvelle gare maritime et d'autres structures d'importance primaire, portera ses fruits à l'horizon 2015.

Notes

1. "à une portée de flèche" (Ibn Hauqal)
2. La ville d'Alger, dont la fondation mythique pour les écrivains de la période romaine remontait à une antiquité obscure qui aurait vu le passage, dans son site, de vingt compagnons d'Hercule, naît historiquement de la mer. En effet, c'est probablement autour du VI^{ème} siècle avant Jésus-Christ, que des commerçants puniques (qui de Carthage étendent leur activité sur les bords de la Méditerranée occidentale) établissent, sur le site de la ville, une étape de leurs routes et probablement un dépôt pour les échanges avec les populations de l'arrière-pays auxquelles ils donnent le nom d'Ikosim, l'île des mouettes.
3. Khayr al-Din avait fait acte de soumission au sultan de Constantinople liant les sorts de la ville aux événements de l'empire ottoman: depuis lors commence une longue période au cours de laquelle son économie se fonde étroitement sur l'économie maritime dans un 'mode de production' particulier qui est celui de la guerre corsaire.
4. Pour la quantité de marchandises importées et exportées, le port était alors classifié en sixième position parmi l'ensemble des ports français et était seulement second après celui de Marseille pour les mouvements de navigation.
5. Même si une partie seulement du projet fut réalisée, entre 1830 (année de la conquête française) et 1930 (un siècle après), le port s'était agrandi de plus de 50 fois.

Référence bibliographiques

Lespes, R. (1933). *L'évolution des idées sur l'urbanisme algérois de 1830 à nos jours*, In «chantiers», numéro sur L'exposition d'urbanisme et d'architecture moderne d'Alger, pp. 250-252

Cresti, F. (1993). *Contribution à l'histoire d'Alger*, Rome: Centro Analisi Sociale

Deluz, J. J. (1988). *L'urbanisme et l'architecture d'Alger*, Liège : Mardaga

Petruccioli, A. (1993). *Alger 1830-1930. Pour une lecture typologique des immeubles d'habitation*, In «Algérie, Les signes de la Permanence», Rome, Centro Analisi Sociale, pp. 33-50

Giovanetti, F. (1993). *De la Casbah d'Alger*, In «Algérie, perspectives de la récupération», Rome, Centro Analisi Sociale, pp. 15-34

developed by investment groups from the Emirates or Kuwait (the "Grand Real Estate" Groups, the "Emiral" Group and in particular the "EEMAR" Group).

Based on the theme of leisure, the first project will include shopping centers, a marina, an aquatic park, cultural spaces and a large pedestrian boulevard 20 kilometers long. Stretching over an area of 108 hectares from the current Hilton Hotel to the mouth of the El Harrach oued, this megaproject will deliver three major modules by the end of 2010: a commercial hub, a business district to replace the district at Alger-Centre and a Marina.

The second project involves the construction and/or development of the following new hubs: the Cité de la Santé Alger (the "city of health"), the Technological City of Sidi Abdallah, the renovation of the Agha central railroad station (a required restoration given the changes expected in the circulation plan for Algiers with the delivery in 2009 of the metro and streetcar lines) and the tourist complex of Colonel Abbès.

With its marinas, its water channels, the seafront of the city will take on a new configuration along a regenerated bay that will feature upscale hotels, offices and apartments, shopping areas for luxury products, leisure areas, where specific attention will be paid to the pools of water and green spaces.

As for the port area, it is also scheduled for future development, because its structures are close to the point of saturation. In 2004 a feasibility study was funded for an expansion project that includes the construction of a new

500,000-container terminal, a new maritime station and other structures of primary importance: it will bear its fruits in the year 2015.

Notes

1. "within the reach of an arrow" (Ibn Hauqal)
2. The city of Algiers, whose mythical foundation for the authors of the Roman era dated back to an obscure Antiquity when twenty of Hercules' companions passed through this site, historically was born from the sea. In fact, it is likely that around the 6th century before Christ, Punic traders (who extended their range from Carthage to the edges of the western Mediterranean) established a stop along their routes on the site of the city, and probably a warehouse for trade with the inland populations to which they gave the name of Ikosim, the island of seagulls.
3. Khayr al-Din had made an act of submission to the Sultan of Constantinople tying the fate of the city to the events in the Ottoman empire: that was the beginning of a long period in which its economy was founded strictly on maritime economy with an usual 'mode of production' - the pirate war.
4. For the quantity of cargo imported and exported, the port was classified sixth among all French ports and was second after Marseilles in terms of navigation movement.
5. Even though only part of the project was built, between 1830 (the year of the French conquest) and 1930 (one hundred years later) the port grew fifty-fold.