

El Djazaïr : Au rendez-vous de la mémoire

Mourad Betrouni, *Préhistorien*

La Méditerranée : Réconcilier l'histoire et la géographie

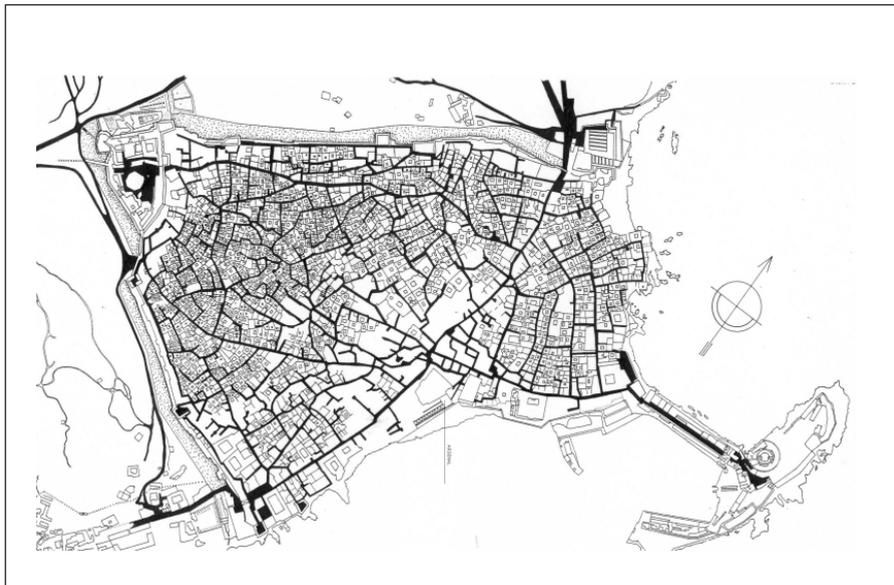
La Navigation du savoir est une invite à la réconciliation de l'histoire de la Méditerranée avec sa géographie. Une réconciliation qui rétablit une conscience, longtemps figée, du partage des différences, et qui soulage de l'essoufflement des distances que des balises idéologico-religieuses ont si solidement ancrées.

A ce rendez-vous particulier des peuples riverains de la Méditerranée, celui de la reconstitution des Arsenaux historiques de la Méditerranée, L'Algérie ne saurait se confiner dans une historiographie qui a fortement imprégné l'imaginaire collectif européen par les idées de hantise, de frayeur et d'épouvante devant une menace constante de "pirates musulmans" venant des côtes sud de la Méditerranée.

Les trois siècles de présence ottomane en Méditerranée, du xvi^e au xviii^e siècle, avec toute leur charge émotionnelle et symbolique, d'un côté comme de l'autre, dans une perspective de croisade, sous les auspices de la course chrétienne et l'initiative de l'ordre de Malte, ou du djihad au nom de la foi musulmane, sous l'égide de la course barbaresque, ne peuvent prétendre fonder le rapport « sud-nord » sur une relation d'agression, de violence et d'affrontement permanents.

Un type de relation, érigé, hélas en véritable concept, qui légitima aux yeux de l'opinion européenne, la colonisation française de l'Algérie en 1830 sous l'insidieux prétexte du « coup de l'éventail ». Le rapprochement des peuples et l'amélioration de la compréhension mutuelle, passe nécessairement par l'abolition de cette image stéréotypée qui a fait de la Méditerranée un espace d'instabilité, de guerre et d'insécurité.

Aujourd'hui, avec les nouvelles perspectives de la mondialisation et ce qu'elles supposent comme transformations et bouleversements dans le rapport entre les hommes, par le fait même de l'établissement d'un nouvel ordre mondial, fondé sur l'harmonisation des instruments politiques et l'uniformisation des règles économiques, il est permis d'espérer en la réalisation d'un monde nouveau fait de justice et de



Casbah d'Alger en 1830. Situation de l'arsenal et de la batterie.

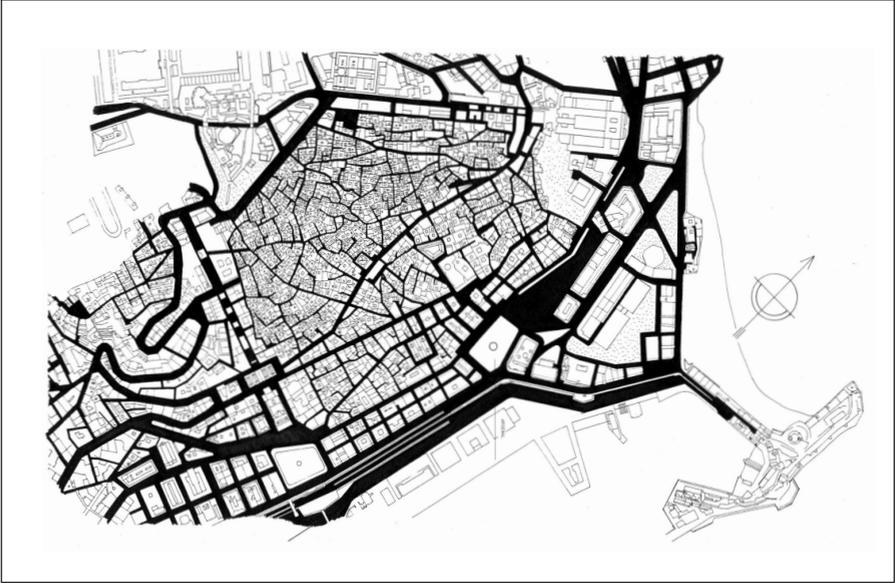
bien être, débarrassé des contenus et présupposés idéologiques qui ont maintenu jusque-là une grande partie de l'humanité, dans la misère et le désespoir.

La Méditerranée qui constituait, à son corps défendant, une rupture entre l'Afrique et l'Europe, entre le dynamisme et la permanence, la Chrétienté et l'Islam, le développement et le sous développement, le Nord et le Sud, sera appelée à concilier son histoire ou ses histoires avec sa géographie.

L'Algérie : une mémoire mutilée

La dislocation de l'espace historique algérien du fait de la colonisation française et les conséquences qui en ont découlées suite aux ruptures produites dans les ordonnancements traditionnels et les renversements opérés au lendemain de l'indépendance, par une translation brutale dans la modernité, à travers un développement économique démesuré, ont vite fait de créer un décalage dans nos représentations psychologiques de notre espace de vie communautaire.

Aujourd'hui, nos historiens, nos sociologues, nos architectes, nos artistes, nos peintres et sculpteurs, bravent et affrontent les pires difficultés



Plan actuel de la Casbah.

à la recherche de canons architecturaux urbains et de produits d'inspirations originaux, devant une réalité mouvante mettant en affrontement permanent une conception traditionnelle portée sur un historicisme des formes et une conception moderniste tournée vers un idéal d'occidentalisation du mode de vie.

En laminant l'artisanat traditionnel par des procédés de substitution, la colonisation a su rompre les attaches qui relient et entretiennent les générations. En ciblant les métiers, c'est à dire le geste qui assure le lien permanent avec le passé, par tout un rituel de poésie et de chant rythmé par les saisons, elle a établi un nouvel esprit, celui du nivellement.

L'Algérie s'appartient désormais, elle ne peut se réappropriier et construire son espace sans un retour à la mémoire c'est à dire à son patrimoine culturel qui lui permet l'accès à la sensibilité, à l'émotion, aux valeurs esthétiques et artistiques qui sont siennes.

Le souvenir de la mer

Naviguer dans le savoir en Méditerranée c'est redécouvrir ce génie par lequel les hommes, depuis les temps les plus reculés de la préhistoire, ont

su conquérir de vastes espaces, dans la guerre ou dans la paix, pour y apporter de la culture, de la tradition, du savoir et du savoir-faire.

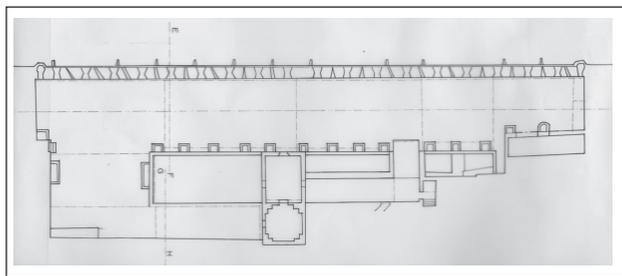
Que reste-il, aujourd'hui, de ces cultures de la mer, non seulement comme traces matérielles, qu'il s'agira de rechercher et de mettre en relief, mais comme valeurs sensibles, gestes techniques, qualités esthétiques et artistiques?

Aussi paradoxal que cela puisse paraître, c'est sur la côte sud de la Méditerranée, en Algérie plus particulièrement, qu'il y a eu un défilement extraordinaire d'hommes venus de la mer ou ayant une très grande culture de la mer, tels les puniques, romains, vandales, byzantins, arabes, turcs et français, que la relation à la mer est aujourd'hui la moins prégnante.

Le fait de la colonisation française, par un renversement de l'espace algérien, sa littoralisation systématique et son glissement sur une orbite européenne, pour des besoins strictement économiques – développement des activités économiques et forte urbanisation – a bouleversé un ordre socio-économique et culturel, d'ailleurs très fortement fragilisé par les épreuves multiséculaires des colonisations et conquêtes successives.

L'Algérie semble, aujourd'hui, tourner le dos à la mer tout en investissant ses moindres contours, par une occupation de plus en plus dense mais de moins en moins intégrée.

Les conséquences multiples et désastreuses qui découlent de cet anachronisme entre un entendement « faussement » terrien de l'espace vital littoral, et la dynamique réelle de ce même espace, fondée sur un rapport dialectique à la mer, commandent impérativement une approche méthodique de réhabilitation et de réapprentissage de la culture de la mer.



Place d'Alger, 1831 (Relevé du Génie de l'Armée d'Afrique). Plan de la batterie supérieure.

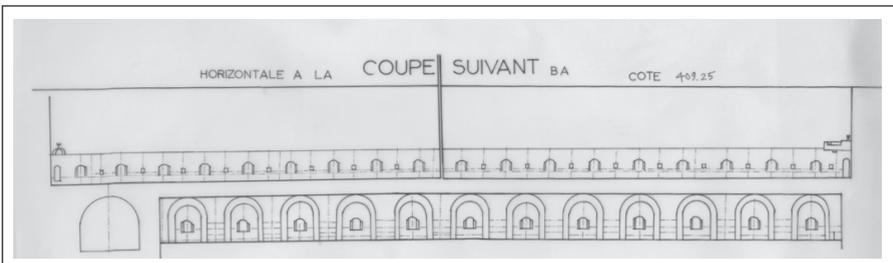
L'Algérie : Une configuration linéaire de l'histoire

La configuration « linéaire » de l'histoire de l'Algérie, fondée sur un processus renouvelé d'invasions et de colonisations et un sens de propagation est en ouest, parallèle aux orientations des unités géographiques, ne pouvait que renforcer les fondements « théoriques » terriens d'une culture maghrébine, non ouverte aux influences méditerranéennes et non accessible, par conséquent, à un dynamisme créateur de valeurs, de qualité et de techniques nautiques.

Il faudrait donc attendre Carthage pour que s'annoncent les influences méditerranéennes et s'établisse de proche en proche, la civilisation urbaine à travers les contacts commerciaux. L'histoire de l'Algérie, ainsi formulée, les croyances populaires et les mythes qui en procèdent, ont fini par réduire la Méditerranée à une simple fonction de barrière naturelle que seul l'autre est à même de franchir grâce à des techniques de navigation qu'il pu mettre en place.

Nous savons aujourd'hui, grâce au progrès réalisés dans le domaine de la recherche archéologique notamment, qu'il n'en est rien de cette histoire, que les établissements urbains sont nettement plus anciens que les comptoirs puniques, que la traversée de la Méditerranée par des populations préhistoriques remonte aux fins fonds du paléolithique et que l'influence méditerranéenne avait une forte prégnance sur les populations du sud de la Méditerranée.

Les récentes données de l'archéologie commandent aujourd'hui, d'engager le débat sur les éléments d'une nouvelle configuration théorique du peuplement et des cultures du bassin méditerranéen, où les relations surtout transversales entre le nord et le sud de la Méditerranée devraient tenir une part importante dans le dispositif conceptuel.



Place d'Alger, 1831 (Relevé du Génie de l'Armée d'Afrique). Coupe longitudinale (BA).

Des bribes d'archives

Reconstituer l'histoire des arsenaux maritimes de l'Algérie sur les bribes d'archives que les incendies criminelles de la colonisation française ont épargnées, est un exercice que ni les registres de Beit el mal ou du Beylik ne pourrait accomplir, car coupés d'une contexture générale qui seule restitue l'authenticité et l'intégrité documentaire.

C'est aux archives Nationales de Paris et d'Aix en Provence, de la Marine de Toulon et de la Principauté de Monaco, des Armées de Vincennes et de la Chambre de Commerce de Marseille, lieux de transfert privilégiés des fonds d'archive algérien par l'administration coloniale française, que se trouvent empilés et empoussiérés les tonnes de registres, de lettres, de rapports et autres manuscrits qui font l'essentiel de notre histoire maritime.

D'autres archives, moins systématiques se rencontrent çà et là dans quelques pays ayant eu des relations directs ou indirects avec l'Algérie, tels l'Espagne, l'Italie, la Belgique, la Suisse, la Suède, l'Angleterre, les Etats Unis, et les pays voisins, le Maroc et la Tunisie.

Depuis les hiéroglyphes égyptiens aux légendes antiques, aussi loin que nous remontons dans le temps, l'idée d'un foyer originel de civilisation, situé en orient, et d'un sens de diffusion est-ouest vers les «*limites insoupçonnées du monde*» a toujours constitué le fondement de l'histoire du Maghreb. Il a été convenu que cette histoire débute avec Carthage et les premiers établissements de comptoirs puniques sur la côte maghrébine : une origine orientale et un sens de diffusion est-ouest. Une histoire qui se serait réalisée en deux temps, l'un sauvage fait de chasseurs-cueilleurs primitifs et l'autre civilisé fait de bâtisseurs de villes et de cités.

La rareté, au Maghreb, avant la période punique, de structures d'habitat en dur, par opposition à la richesse, la diversité et la large répartition des structures funéraires en pierre tels les **tumulus**, **bazinas**, **tertres**, **chouchets** et autres formes de sépultures, a constitué un argument fort attestant de l'absence d'une culture urbaine et d'une organisation humaine dense et permanente. Dans cet entendement, les monuments funéraires ne seraient que l'œuvre de populations et de civilisations étrangères qui ne faisaient que passer par-là.

C'est partant de ces observations, notamment, qu'il a été convenu de caler le début de l'histoire du Maghreb avec Carthage et les premiers



*L'arsenal et la batterie à la
veille des transformations
coloniales.*

établissements de comptoirs puniques sur la côte maghrébine. Nous passons, ainsi, sans transition et sans interférences aucunes, de la grotte préhistorique aux premières constructions puniques.

Les nouvelles données de la préhistoire et de l'anthropologie permettent d'avancer, aujourd'hui, que la rareté des structures d'habitat en dur n'est pas liée forcément à l'absence d'une culture urbaine. Elle est plutôt à rapporter à la nature du rapport entretenu entre le domaine du vivant et celui du mort. L'habitat en dur, dimension fondamentale du monde des vivants, est réalisé sur matériau en argile, pisé, roseaux et palmiers dont la durée de vie est limitée. Cette qualité du matériau de construction traduit en elle-même, le caractère éphémère de l'habitat du vivant par opposition à l'habitat du mort. La relation aux morts est toute différente puisqu'elle est marquée d'une valeur sacrée (respect et en même temps peur du mort). Le souci de sauvegarder et d'entretenir les morts en construisant des structures funéraires en pierres, relève de cette préoccupation du sacré et du religieux.

C'est cette relation sacrée à un espace partagé entre l'éternel (dureté, consistance, pérennité, dominance) et l'éphémère (fragilité, vulnérabilité, faiblesse) qui semble commander l'architecture sociale et culturelle du peuplement maghrébin depuis les temps préhistoriques. Cette vision du monde est nécessairement antagonique avec la théorie consacrée d'une histoire centrée sur la ville et la dimension monumentale. C'est avec Carthage et les comptoirs puniques d'abord, romains ensuite, que s'établit,



Le front de mer aujourd'hui.

par la domination, l'ordre nouveau de la «*cité des vivants*» qui va transgresser la «*cité des morts*» en lui empruntant ses matériaux de constructions.

Une géographie au secours de l'histoire

L'élément de géographie qui permet de caractériser le mieux la région maghrébine est la figure linéamentaire est-ouest de ses grandes unités structurales et biogéographiques. C'est un découpage naturel en bandes parallèles est-ouest, plusieurs fois interrompues par des accidents orthogonaux sud-nord, qui s'impose en premier lieu à notre pensée. Il est le résultat d'accidents géologiques inscrits dans les mouvements de déplacement et de rapprochement des plaques africaine et européenne. C'est ce système d'ordonnement des éléments géographiques, cette trame réalisée par le recoupement de deux axes, l'un prédominant est-ouest et l'autre secondaire sud-nord, qui commande, en priorité, la dynamique humaine dans ses expressions biologique et sociale.

Cette articulation du paysage maghrébin constitue un cadre d'étude intelligible, une grille de lecture et d'analyse des faits et événements archivés dans le sol. C'est cette prédisposition du terrain – au bonheur des colonisations-qui a orienté, d'abord méthodologiquement puis conceptuellement, les travaux des géographes et historiens, depuis la plus haute antiquité. Une particularité géographique qui va s'imposer comme cadre théorique permanent, celui qui déterminera désormais, l'histoire du peuplement et des cultures maghrébines selon une approche latitudinale : du Levant à l'Occident et du Machrek au Maghreb.

Cette qualité du terrain maghrébin s'accorde très bien avec la vision consacrée de l'histoire qui est fondée sur l'existence d'un foyer originel oriental de la civilisation et d'un sens de diffusion est-ouest des manifestations civilisées.

Limitée au nord par la Méditerranée, à l'ouest par l'Atlantique, au sud et à l'est par le désert, le Maghreb est assimilé à une presqu'île qui ne communiquerait que par de réduits couloirs partant de la vallée du Nil. Cette particularité géographique va s'imposer comme cadre qui organise l'histoire du peuplement et des cultures nord africains selon un processus constamment renouvelé d'invasions et de colonisations et un sens de diffusion est-ouest parfaitement adapté à la zonation latitudinale des unités géographiques.

Le Maghreb constituait dès lors un échantillon idéal que les géographes et historiens avaient sitôt isoler conceptuellement pour établir un modèle théorique de peuplement et de culture parfaitement adapté à l'articulation du paysage.

Dans ce modèle, *l'homme maghrébin* est ramené chaque fois à sa seule signification biologique et sociale. Ses attributs culturels et civilisationnels sont réduits à de simples expressions et manifestations aléatoires, sans incidences sur le cours d'évolution général. Il est présenté sous des signes qui le plaqueraient fortement à la nature et l'éloigneraient de tout ce qui a trait à la culture et la civilisation.

Le placage à la vie, ou plus exactement la superposition du comportement bio-social aux articulations du paysage (géologie, relief, hydrographie, climat) sont le postulat nécessaire à l'élaboration du schéma de peuplement et de culture. Il est à l'origine de tout un arsenal de notions, de concepts et de mots qui consacrent une véritable idéologie raciale. Rudesse, violence, grossièreté, liberté, libertinage, intrigue, légèreté, mensonge, inconsistance, anarchie, sobriété, résistance, agilité, sont les attributs essentiels d'un être indomptable, à la limite de l'animalité, vivant à l'état grégaire et inapte à tout effort civilisationnel.

Ces caractéristiques semblent, à priori, s'accorder et se confondre avec la réalité d'une géographie compartimentée qui empêcherait la réalisation d'œuvres gigantesques à la mesure des grandes civilisations.

Un nécessaire réexamen de l'histoire

Après plusieurs millénaires de dominations, le Maghreb est enfin restitué aux siens. Cette nouvelle réalité impose nécessairement une reconsidération de la relation à l'histoire allant dans le sens de la rupture du rapport dominant/dominé, préalable à l'éclosion de nouvelles valeurs et qualités sensibles intrinsèques.

Réaliser la rupture du rapport dominant/dominé c'est sortir d'un traumatisme multiséculaire – celui de la négation de soi – qui a produit un être social dont la singularité et l'originalité ne pouvaient être fixées que par rapport à un dispositif d'ancrage que seul l'autre est à même de mettre en place. Accéder à ce niveau de conscience s'est se situer nécessairement par rapport à l'historiographie précoloniale pour extraire les éléments de pertinence indispensables à l'affleurement des valeurs et qualités sensibles jusque là enfouies ou confondues.

Toute approche du schéma de peuplement humain et des cultures du Maghreb serait incomplète, insuffisante voire incohérente si elle ne procédait d'un réexamen de l'histoire partant d'une démarche méthodologique et d'un corps de critères adaptés à la réalité du terrain.

Les millénaires de la préhistoire

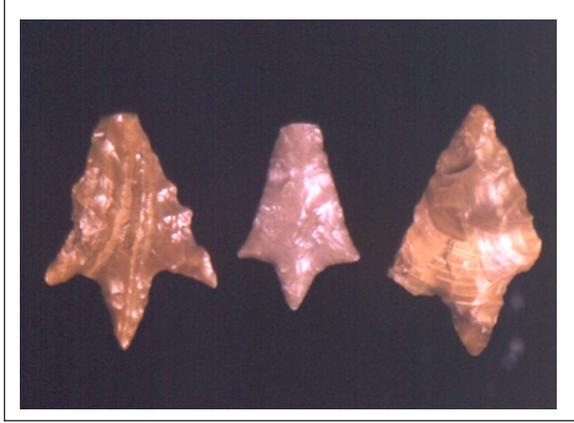
Après la traversée du détroit de Gibraltar, par des **homo sapiens sapiens** maghrébins porteurs de la culture **atérienne**, il y a environ 25.000 ans, leurs successeurs immédiats, les hommes de **Mechta Afalou**, des cromagnons africains, auteurs de la civilisation **ibéro-maurusienne**, qui se développe jusqu'à l'orée du néolithique, occuperont toute la frange côtière maghrébine jusqu'au néolithique. Ils traverseront l'Océan atlantique pour arriver jusqu'aux îles Canaries où se perçoivent des éléments de leur descendance, les **Guanches**.

Au néolithique, les indices de relations transméditerranéennes sont plus expressives car relevant de véritables systèmes d'échanges et de communications.

C'est la céramique néolithique dite **cardiale** à décor par impression et incision à l'aide d'une coquille de *Cardium edule*, présente de part et d'autre du détroit de Gibraltar, qui atteste d'une relation maritime certaine entre les rives nord et sud de la Méditerranée. Une autre



Pointe pédonculée, outil spécifiquement nord-africain caractérisant la culture atérienne.



Pointes de flèche du néolithique.

céramique néolithique, celle du vase **campaniforme**, en forme de cloche renversée et à motifs incisés ou imprimés organisés en bandes parallèles, s'étend de l'Espagne jusqu'au Maroc et en Algérie occidentale. Elle a une plus grande extension en Europe centrale et occidentale où elle constitue un véritable espace culturel dit campaniforme. C'est dans ce contexte d'échange international que va se développer au Maghreb la Métallurgie, par le travail du cuivre puis du bronze et l'exportation vers la péninsule ibérique des premiers produits commerciaux que sont l'ivoire et les coquilles d'œufs d'autruches.

Dans la partie orientale, le contact maritime entre l'Europe et le Maghreb est attesté par la présence d'outils préhistoriques sur obsidienne, une roche volcanique vitreuse provenant des îles italiennes ainsi que par l'existence, à l'âge du bronze, sur les côtes de Sicile et de Tunisie, des mêmes hypogées creusées dans des falaises rocheuses et des sépultures en dolmens.

Ces millénaires de la préhistoire ont imprimé de leur cachet, le paysage littoral maghréb-méditerranéen, par un mode d'occupation humaine adapté à la réalité d'un milieu aux caractéristiques méditerranéennes. Après les **mechtoides ibéromaurusiens** et les **protoméditerranéen capsien** qui vont se fondre dans un néolithique littoral caractéristique, l'histoire

retiendra les termes **Maures**, et **Numides** pour désigner les populations réparties entre l'Ouest et l'Est du Maghreb. A l'Ouest sera le royaume de **Syphax** (fin du iii^e siècle avant J.-C.) et à l'Est, le royaume de **Massinissa**.

L'Antiquité et l'ancrage méditerranéen

C'est dans ce contexte historique, marqué d'abord par une suprématie crétoise puis phénicienne, en Méditerranée pour le contrôle du commerce avec la Grèce et l'Égypte, que se sont construits les enjeux déterminants d'une histoire maghrébine profondément ancrée à la Méditerranée.

Les **Phéniciens**, constructeurs de bateaux résistants en haute mer vont s'établir de proche en proche, sur la côte maghrébine, en fondant des ports environ tous les trente kilomètres. Ils commerceront avec les Maures et les Numides et participeront à l'enrichissement culturel de la région. Les **Romains**, après la chute de Carthage, (146 avant J.-C.), s'établiront sur tout le territoire, partant de l'Est, en érigeant plusieurs provinces administrées. Ils réaliseront de grands ouvrages pour marquer l'omniprésence romaine et exploiter les richesses notamment agricoles du territoire. Ils développeront des relations commerciales avec les pays sahariens pour acquérir l'ivoire, les plumes d'autruches et surtout l'or. Les **Vandales** mettront un terme à cette prospérité romaine et de la manière la plus brutale.

Avant l'arrivée des **Arabes** (vii^e siècle), en dehors de quelques forteresses encore sous domination Byzantine, notamment à l'Est, le reste du territoire était occupé par des tribus berbères regroupées en confédérations, l'une à l'Est autour des Aurès et l'autre à l'Ouest dans la région de Tiaret. L'armée byzantine sera très vite défaite par les musulmans. Il faudrait attendre cependant le viii^e siècle pour arriver à bout des armées de Koceila puis de la **Kahina**, les deux chefs berbères qui ont tenu tête à l'armée musulmane.

Entre le vii^e et le ix^e siècle, l'Islamisation du Maghreb, depuis Kairouan, première capitale, édifiée par Okba Ibn Nafa, est quasi-complète. L'historiographie arabe, richement documentée par les géographes et historiens, retiendra tous les faits d'exploits et de gloire d'une conquête arabe au nom de la foi musulmane.

L'islamisation du Maghreb et la route de l'or

Avant même que ne s'établisse l'Islam en Méditerranée occidentale, la pratique du commerce caravanier, transsaharien, assurait déjà les échanges eurafricains. Les romains notamment échangeaient assez régulièrement de l'ivoire, des plumes d'autruche mais aussi et surtout de l'or. Avec la conquête musulmane, c'est la route de l'or, celle qui mènera au pays du Soudan, bled es Soudan (pays des noirs) qui déterminera le sens d'une nouvelle économie et marquera l'espace méditerranéen, notamment pendant le règne des dynasties almoravide et surtout almohade.

Entre le vi^e et le ix^e siècle, au plus fort de la civilisation musulmane en Méditerranée, le trafic international de l'or et l'impact de la frappe du dinars, une monnaie internationale, et de sa circulation, déterminaient toute l'architecture géopolitique euro-maghrébine jusqu'au moment de la découverte des côtes de l'Afrique de l'ouest par les Portugais, qui allait modifier et détourner les itinéraires commerciaux des côtes méditerranéennes vers les côtes atlantiques.

Le commerce de l'or et le trafic des esclaves réglaient tout le système d'échanges économiques entre le monde méditerranéen musulman et chrétien, à travers les ports établis de part et d'autre de la Méditerranée. Les ports de Ceuta, d'Oran, de Tenes, d'Alger, de Bougie et de Tunis se voient rattachés et liés aux différents centres commerciaux de la péninsule ibérique, de France, d'Italie et d'Angleterre, puis de Pise et de Gênes.

Une civilisation ibéro-maghrébine avortée

L'établissement d'un réseau de relation transméditerranéen, pendant les huit siècles de présence musulmane dans la péninsule ibérique, a donné naissance à une véritable civilisation ibéro-maghrébine qui imprimera de son cachet tout un mode de vie d'inspiration hispano-maghrébine. Cet élan formidable de mise en place d'une riche civilisation, qui a vu naître Averroès (Ibn Roshd) Avempace (Ibn Baddja), Abubacer (Ibn Tofail), Avenzoar (Ibn Zohr), sera interrompu avec la chute de l'Andalousie et l'exode massif des musulmans face aux massacres et exterminations perpétrés par l'armée de Ferdinand II d'Aragon.

L'offensive espagnole, sur les côtes sud de la Méditerranée allait entraîner la chute des villes côtières de Mers El Kebir, d'Oran, puis de Bejaia et la capitulation des Villes de Tenes, d'Alger, et de Dellys.



Site antique de Djemila, période romaine.

De la piraterie à la course

Un véritable mouvement de panique, d'incertitude et de crainte s'établit en Méditerranée, suite aux menaces espagnoles qui pourchassaient les musulmans, les Andalousiens, les Mudéjars et les Morisques notamment, soumis à la conversion forcée, à l'expulsion et la déportation.

C'est dans ce contexte tragique, que se réalisera, en Méditerranée, une profonde rupture sous tendue par un fanatisme religieux qui allait bouleverser un ordre fait de tolérance et de coexistence des religions, des sciences et de la philosophie.

La haine, le désespoir, l'hostilité, l'agressivité et la violence nourriront désormais une Méditerranée qui deviendra le siège de guerres et de conflits des plus meurtriers et des plus atroces : le règne de la piraterie.

Alger : Bastion de la résistance

Le Maghreb était réparti entre trois Etats berbères, les Mérinides au Maroc, les Zianides à Tlemcen et les Hafside à Tunis qui se disputaient les trônes et les territoires et chacun a répondu à l'agression espagnole soit par la soumission soit par la négociation moyennant le paiement de l'impôt.

Dans cette nouvelle distribution géopolitique, le Maghreb central et Alger tout particulièrement, conduite par la tribu des **Thaaliba** qu'entouraient une certaine bourgeoisie et des Oulémas, était tiraillé par les convoitises des trois dynasties. C'est dans cet environnement d'incertitude que le Cheikh Salim al Toumi, des Thaaliba, préoccupé par la sauvegarde du trône, abdiqua devant les Espagnols qui iront jusqu'à

occuper l'Ilot du Penon en face du port d'Alger et édifier un fort pour maîtriser et bloquer tout mouvement maritime depuis le port d'Alger et entraîner l'asphyxie de cette ville.

Se sentant humiliée et trahie, la population d'Alger, ne pouvait davantage supporter de voir ses frères de religion, les musulmans de la péninsule ibérique, interdits d'accoster sur ses rivages pour y être secourus.

Profitant de la mort du roi d'Espagne, Ferdinand le Catholique, en 1516, la population d'Alger fait appel au concourt des frères **Barberousse**, corsaires connus pour être les défenseurs du croissant musulman en Méditerranée, pour libérer le Penon et permettre aux algérois de reprendre l'activité maritime et renouer avec la course notamment.

Un tournant de l'histoire

Fort d'une armée composée essentiellement de turcs, établis à Jijel, **Arouj Barberousse**, marche sur Alger alors que ses deux frères le rejoignent par mer. Il trahit l'accord conclu avec les algérois, prend en otage la ville, assassine Cheikh el bled Salim Toumi et se proclame roi. Voulant étendre ses conquêtes vers l'ouest du pays, et plus particulièrement la ville de Tlemcen, il échoua, faute d'effectifs, et fut tué par l'armée espagnole en 1518.

Son frère **Kheireddine Barberousse** qui l'avait remplacé à Alger développera une nouvelle stratégie d'approche, pour pallier à l'handicap des contingents à opposer à la puissante armée espagnole et donner un sens plus général à son action, celui de la guerre sainte au nom de l'Islam. Il sollicite la protection du Sultan Selim 1er de Constantinople.

Alger, placée sous l'autorité du sultan Ottoman allait recevoir les renforts nécessaires en hommes en matériel et en finances. Kheireddine sera proclamé Pacha et occupera les fonctions de beylerbeys, ce qui lui donnera la légitimité la plus absolue pour défendre l'étendard de l'Islam au nom de la Porte Sublime.

En 1529, Kheireddine libère le Penon d'Alger et fit raser le fort espagnol, suite à la capitulation du Commandant Martin de Vargas. Il y construisit, avec ses pierres, un môle qui relie les îles à la ville. Ce sera la naissance du port d'Alger, lieu significatif qui déterminera l'histoire d'El Djazaïr El Mahroussa.

L'armée espagnole est chassée, par Kheireddine, des côtes sud de la Méditerranée ; Oran et Mers El Kebir seront ses derniers retranchements. La flotte espagnole est contrainte d'abandonner la Méditerranée pour se redéployer dans l'océan atlantique.

El Djazaïr El Mahroussa

Ville assiégée et menacée par les canons espagnols du Penon, Alger se libère et s'ouvre sur la mer. Une nouvelle situation avantageuse en condition de paix mais précaire en cas d'attaque et d'agression. Alger, terre d'asile des musulmans expulsés d'Espagne et bastion maghrébin de l'Armée Ottomane, allait désormais constituer la cible privilégiée des attaques espagnoles, d'une manière particulière et européennes d'une manière générale.

Il s'agissait de conforter les murailles et renforcer les fortifications pour parer à toutes tentatives d'agression. Il fallait revoir la configuration du port dont le mouillage était très médiocre vu l'agressivité des vents d'est et nord-ouest. C'est avec les pierres issues de la destruction du fort espagnol du Penon et des ruines romaines environnantes, que Kheireddine, utilisant une main d'œuvre de plusieurs milliers de captifs, combla les espaces qui séparaient les îlots du Penon de la terre ferme et mis en place une jetée renforcée d'un mur pour protéger les bateaux contre les hautes eaux.

Cette entreprise constante de renforcement des fortifications était déterminée par les bombardements successifs des flottilles européennes et des menaces de débarquement de l'Armada de Charles Quint. De nombreux

forts à plusieurs étages d'embrasures protégeront le front de mer : Bordj al Fanar (tour de la lanterne), Bordj Ras al Moul ou Bordj al-hadj Ali (fort de la tête du môle), Bordj al Sardine (fort des sardines), Bordj al Djadid (fort neuf), Bordj al Gouman (fort des câbles), Bordj



L'ancien passage menant à la pêcherie (Souk el Hout) et à l'arsenal ; aujourd'hui, les boutiques en face de la mosquée sont occupées par de nombreux restaurants.

ma Bayn (fort du milieu), Bordj Ras Ammar al Quadim (ancienne tête de môle de Ammar), Bordj Ras Ammar al Jadid (nouvelle tête du môle de Ammar).

La muraille de la ville était renforcée par de puissantes tours défensives dont les caractéristiques étaient déterminées par la qualité du lieu d'implantation : Toppanat Hammam al Malah « batterie du bain salé », Bordj al Zoubia « fort des immondices », Toppanat Sidi Ramdane ou Qta al-rjal, Toppanat Rhat al-Rih (batterie du Moulin à vent) ou Houanet Ziyane, Toppanat Bab al-jadid (batterie de la porte neuve), Toppanat Houanet al-slawi, Bordj Bab al bahr (fort de la porte de la mer), Toppanat Qa al-Sour (batterie au pied de la muraille), Toppanat djama al Kebir (batterie de la grande mosquée), Toppanat al Goumrag (batterie de la douane) ou al-Andalous, Toppanat Mami Aghnaout (batterie de Mami l'Albanais) ou Sba Tbarin.

La Médina était accessible par cinq portes principales : Bab el oued (porte de l'oued), au nord, Bab al Djadid (porte neuve) au sud-ouest, Bab Azzoun au sud, Bab al-Marsa (porte du port ou Bab al Djazira (porte de l'île) à l'est, et Bab al Bahr au sud-est.

L'Arsenal d'Alger

Ce dispositif de défense a permis d'organiser l'Arsenal d'Alger dans les secteurs les mieux défendus : à **Bab el oued**, d'abord, où se trouvait l'arsenal le plus important, réservé aux grandes constructions. Il était associé à Dar Enhas (Maison du cuivre), à une poudrière (Dar et barud) et à des fonderies à canons et projectiles, et à **Bab Azzoun** ensuite, où se réalisaient des petites constructions et des réparations de petits bateaux et où étaient abritées les embarcations pendant les mauvaises périodes. Des voûtes d'entrepôt de chaloupes complétaient cet édifice.

Ces chantiers navals étaient raccordés aux différents ateliers de forge, de voilerie et de corderie, situés près du Penon et faisaient partie de toute une chaîne de fabrication et d'entretien des bateaux qui assurait la protection et la survie de la ville et alimentait et renforçait les flottes de la régence et de l'empire Ottoman.

Cette industrie de la mer était fragilisée par la rareté du bois de qualité, le chêne alfares (*Quercus castefolia*) qu'il fallait ramener des forêts de Bejaia et de Djidjeli, et l'insuffisance des pièces de rechanges, tels les avirons,

les poutrelles, les câbles et cordages, le fils de fer, les gouvernails, qu'il fallait se procurer par l'achat, par l'acquisition sous forme de don ou de troc, ou par la récupération sur des bateaux de prise. C'est cette dernière solution qui avait le plus permis, à la flotte maritime de se reconstituer et de se renouveler après les destructions nombreuses qu'elle a subies. En 1816, la flotte algérienne a été détruite par l'escadre du Lord Exmouth. Sa reconstitution immédiate souleva la question de la capacité de la Régence d'Alger à remettre en état sa flotte maritime.

C'est grâce à la maîtrise des moyens techniques, commerciaux et diplomatiques, le savoir-faire de charpentiers, ingénieurs, fabricants de voiles, forgerons et maçons algériens et européens, une très forte main d'œuvre, constituée essentiellement de captifs, et une discipline sans faille, que ces chantiers ont pu maintenir un rythme de production à la hauteur des besoins de la course et du commerce en Méditerranée. Des réseaux de relations fortement établis notamment avec les ports de Malte, de Gène et de Livourne, assuraient la livraison de pièces détachées tels les câbles et les cordages. Des traités avec des états européens permettaient également des approvisionnements en fournitures navales.

La force navale d'Alger

Par sa géographie particulière, très éloignée des côtes européennes, Alger était contrainte de constituer une flotte qui pouvait à la fois assurer la défense de la ville, mais aussi et surtout de réaliser de longues croisières pour atteindre les côtes européennes et participer aux combats menés par le Sultan Ottoman.

Elle disposait de Chebecs, de barques et de galiotes, puis de frégates, de corvettes, de briks, de goélettes, de demi-galères, de canonnières pour la protection au large et de chaloupes pour la défense du port.

La puissance et la suprématie de cette flotte, plusieurs fois renouvelée et améliorée, résidait d'abord dans l'esprit de corps qui animait toute une population algéroise, mandatée par tout un empire musulman pour jouer le rôle de fer de lance de la guerre sainte. Ce rôle déterminant et hautement symbolique ne pouvait souffrir de défaillances ou de négligences. La Régence d'Alger avait à peu près le même statut, auprès des musulmans, que l'ordre de Malte auprès des chrétiens. C'est à coup d'alliances et de traités avec les puissances maritimes européennes,



*Vue sur la Place des Martyrs.
La batterie et l'arsenal se
situent sous-sol. Les verrières
sont récentes et appartiennent à
un grand projet
d'aménagement qui a pour
objet la requalification de la
relation de la partie haute de la
ville au port.*

françaises, anglaises et hollandaises notamment, et selon les rapports de forces fluctuants en Méditerranée que la flotte algérienne s'est constituée une position dominante, présente dans tous les conflits et enjeux méditerranéens, sous la bannière de l'Islam.

Entre le Lys et le Croissant

Forte de sa position – bastion de défense de l'Islam en Méditerranée-Alger ne pouvait infléchir sa politique offensive devant les attermoissements des Sultans Ottomans angoissés par la décadence de l'empire. Elle ne pouvait admettre d'alliances ou de compromis contre nature qui altéreraient ou diminueraient de sa puissance symbolique notamment.

La France de Louis XI à Louis XVIII, menacée de toutes parts par les convoitises n'avait d'autres choix, que celui de consolider son alliance avec la Régence d'Alger pour garantir la sécurité de son commerce maritime en Méditerranée. Le respect de cette alliance, observé scrupuleusement par la Régence, était le plus souvent violé par la partie française, notamment depuis le règne de Louis XVI, où l'esprit de croisade gagna les différentes parties d'une Europe qui, renforcée technologiquement, revient à ses visées et ambitions colonisatrices.

C'est la France, l'alliée traditionnelle, qui, profitant de la déchéance de l'Empire Ottoman et de la crise interne d'Alger, porta un coup mortel dans le revers de la Régence, en l'assiégeant par derrière, depuis les montagnes.

Alger tombera le 05 Juillet 1830. Il n'y a pas eu de bataille en mer, la flotte d'Alger s'est fondue d'elle-même. L'histoire en a décidé ainsi.

Un espace retourné

Le 05 juillet 1962, l'Algérie accédera à son indépendance ; elle trouvera un paysage complètement retourné, un pays qui a rompu sa relation à la mer, car la mer lui a été interdite pendant 132 ans.

La politique coloniale d'occupation du territoire, fondée sur des considérants d'abord militaires puis économiques, concentrait les efforts d'urbanisation autour de la vieille cité musulmane, la Casbah, qui se trouvait ainsi étouffée de proche en proche, tel l'effet d'une toile d'araignée, par un tissu urbain conçu non pas dans la perspective d'une intégration architecturale et organisationnelle mais dans un objectif, à moyen et long terme, de transformation et de modification du mode de vie traditionnel.

En investissant tout l'espace côtier et en refoulant les populations vers les montagnes, la France coloniale a voulu réaliser une rupture avant tout psychologique avec la mer : ne plus réveiller les démons qui ont enfanté **Arouj, Kheireddine Barberousse et Raïs Hamidou.**

Réhabiliter la mémoire de la mer

Après plusieurs siècles de domination, l'Algérie est enfin restituée aux siens, elle s'appartient désormais et ne peut se réapproprier et construire son espace historique, sans un retour à la mémoire, c'est-à-dire au patrimoine culturel, pour saisir les lieux et les moments de la rencontre, la rencontre de l'Algérie avec elle-même d'abord et avec les autres ensuite.

C'est dans cette perspective, et à travers une méthode et une pédagogie appropriées, qu'il s'agira de réaliser la mutation et recréer le réflexe de réappropriation du patrimoine culturel maritime : un ancrage à la culture méditerranéenne à travers l'accès à la connaissance du domaine subaquatique (techniques de prospection et de fouilles), la constitution d'une banque de données (bibliothèques spécialisées, Musées de la mer), la création d'ateliers de charpente maritime traditionnelle, la création d'ateliers spécialisés dans les métiers de la mer, le développement des sports nautiques, la constitution de réseaux d'échanges culturels et scientifiques transméditerranéens.