

L'Aéro-habitat, avatar d'un monument classé ?

The aero-habitat, the representation of a building protected as a historic monument?

Das Aéro-Habitat in Algier als eine Spielart des Denkmals

Nabila Stambouli



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/lha/382>

DOI : 10.4000/lha.382

ISSN : 1960-5994

Éditeur

Association Livraisons d'histoire de l'architecture - LHA

Édition imprimée

Date de publication : 10 juin 2014

Pagination : 117-127

ISSN : 1627-4970

Référence électronique

Nabila Stambouli, « L'Aéro-habitat, avatar d'un monument classé ? », *Livraisons de l'histoire de l'architecture* [En ligne], 27 | 2014, mis en ligne le 10 juin 2016, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/lha/382> ; DOI : 10.4000/lha.382

Par Nabila STAMBOULI

L'AÉRO-HABITAT, AVATAR D'UN MONUMENT CLASSÉ ?

« Le patrimoine rassemble et divise à la fois. Il rassemble lorsqu'il est porteur de valeurs d'identification culturelle d'un peuple, et divise lorsqu'il devient instrument idéologique »¹.

Au moment où s'opère partout dans le monde une reconnaissance envers la valeur patrimoniale des œuvres architecturales du mouvement moderne, la question de l'héritage de l'architecture coloniale dans les anciens pays colonisés reste posée. « Formes importées » ou issues d'un « métissage culturel » cette production constitue aujourd'hui un répertoire architectural et artistique riche et varié qui représente un « patrimoine partagé »² entre les deux rives de la Méditerranée. Néanmoins, de plus en plus de chercheurs commencent à s'intéresser à ce patrimoine et soutiennent la thèse du « métissage culturel » plutôt que celle de « l'empreinte d'une tradition architecturale européenne en territoire africain » qui était de mise le siècle dernier. Ces études rentrent dans le cadre de l'intérêt actuel aux dynamiques transnationales³. Aujourd'hui, il semble que l'Algérie soit suffisamment consciente pour, après tout ce temps, se réconcilier avec son patrimoine colonial. Ceci dit, les recherches actuelles entreprises sur l'architecture de la ville d'Alger se concentrent le plus souvent sur le début de la colonisation tandis que les études sur l'architecture des années 1950-1960 sont plutôt rares. On reconnaît aujourd'hui, grâce à la thèse d'Alex Gerber l'apport considérable de l'Algérie dans l'œuvre de Le Corbusier. Ceci dit, l'influence de ce dernier sur l'Algérie est peu connue. Bien que n'ayant réalisé aucun de ses projets en Algérie, le Corbusier exerça une grande influence sur les architectes qui ont participé à l'édification des villes algériennes. L'écho de sa pensée et de son œuvre s'est manifesté dans ce qui est appelé l'« école corbuséenne d'Alger ». D'après Jean-Lucien Bonillo, « il ne faut pas se représenter cette "école" comme un groupe constitué, avec ses règles protocolaires, sa doctrine officielle et ses organes de diffusion, mais plutôt comme une nébuleuse de personna-

1. Aiche Boussad, Farida Cherbi, Leïla Oubouzar, « Patrimoine XIX^e et XX^e siècles en Algérie ; un héritage à l'avenir incertain », dans Romeo Carabelli, Alexandre Abry (sous la dir. de), *Reconnaître et protéger l'architecture récente en Méditerranée*, Maisonneuve et Larose, Paris, 2005, 332 p., p. 149.

2. *Id.*, p. 9.

3. « Atelier-débat » du 21 mai 2007 qui s'est déroulé à la MSH de Tours sur le thème désigné, dans une acception générale, des modèles urbains et leurs déplacements (Nord-Sud, Sud-Nord, Sud-Sud). *Les Cahiers d'EMAM* [En ligne], n° 20, 2010, mis en ligne le 4 janvier 2012, consulté le 6 avril 2012. URL : <http://emam.revues.org/155>

lités situées sur des cercles concentriques selon les degrés de filiation et de fidélité – revendiqués ou non – avec l'architecte »⁴.

Les avis des auteurs divergent en ce qui concerne l'originalité de l'œuvre architecturale et urbanistique des membres de l'école corbuséenne ainsi qu'en ce qui concerne leur capacité à s'affranchir de la pensée du maître. Alors même que Jean-Jacques Deluz soutient que « la discipline intransigeante des disciples de Le Corbusier dépassait difficilement l'imitation du maître »⁵, l'auteur affirme au sein du même article que les œuvres de Miquel et de Simounet sont parmi « les meilleurs architectures de l'Algérie moderne » et que l'on doit à la plupart de ces architectes « des œuvres d'une grande valeur dont certaines sont exemplaires ». Jean-Lucien Bonillo affirme quant à lui que les membres de cette école sont de véritables « protagonistes qui ont su trouver une voie originale définie par le contexte culturel de l'Algérie française » et que « leur œuvre est loin d'être un pâle écho de l'œuvre corbuséenne »⁶.

La thèse défendue dans notre article est que la valeur patrimoniale des œuvres architecturales de cette école réside tout autant dans les aspects innovants qu'ils représentent par rapport à la pensée du maître que dans la référence à ce dernier. Dans notre propos, nous allons essayer de faire ressortir les valeurs possibles de classement au sein du patrimoine national⁷ du projet considéré comme le plus emblématique de cette école corbuséenne.

Cette recherche sera essentiellement basée sur des documents archivistiques (fonds Louis Miquel de l'Institut français d'architecture) et des études monographiques : Loecx (1988) pour l'Aéro-habitat, Sbriglio (1992) et Monnier (2002) pour le projet de l'unité d'habitation de Marseille.

Le contexte de la commande

Avec la célébration du centenaire, des concours d'urbanisme et d'importants projets de constructions sont lancés par la municipalité d'Alger mais cette époque est surtout marquée en Algérie par « une crise du logement » consécutive à l'exode rural de la population musulmane chassée de ses terres par les colons. Les entrepreneurs se précipitent pour acheter des terrains et les architectes y voient une

4. Jean-Lucien Bonillo, « Le CIAM-Alger, Albert Camus et Le Corbusier : modernité et identité », dans Jean-Lucien Bonillo, *Le Corbusier visions d'Alger*, XVI^e rencontres de la fondation Le Corbusier, 2012, Paris, éd. de la Villette, 287 p., p. 219.

5. Jean-Jacques Deluz, « Quelques réflexions sur Le Corbusier et l'Algérie », dans Jean-Lucien Bonillo et Gérard Monnier (sous la dir. de), *La Méditerranée de Le Corbusier*, actes du colloque international « Le Corbusier et la Méditerranée », réuni à Marseille le 24, 25 et 26 septembre 1987 dans le cadre des manifestations du centenaire de la naissance de Le Corbusier, Publications de l'université de Provence, 1991, p. 33.

6. Jean-Lucien Bonillo, *Le CIAM-Alger, Albert Camus et Le Corbusier : modernité et identité*, dans Jean-Lucien Bonillo, *op. cit.*, p. 219-220.

7. Les valeurs de classement dispensées dans cet article sont celles données par le ministère de la culture algérien pour un dossier de classement à l'échelle nationale.

aubaine pour la construction de logements. Ceci dit, la guerre a marqué un coup d'arrêt à cette frénésie qui reprendra ensuite sous la directive du « Plan régional d'urbanisme » de 1948. Établi par une équipe d'urbanistes et d'architectes animée par Jean de Maisonseul, ce schéma d'urbanisme a marqué une étape importante dans l'investissement urbain des plateaux surplombant la ville d'Alger.

Dès les années 1950, les membres de cette école tentent de remettre en cause le modèle des grands ensembles et de proposer des espaces plus adaptés aux pays méditerranéens⁸. Ce groupe se marquera par la « recherche de normes particulières aux populations musulmanes permettant de déterminer utilement certains éléments de base, échelle des constructions, équipement du logis, hauteur des vues, rangements, qualité des sols »⁹.

Le projet

L'Aéro-habitat tire son nom d'une société d'habitat à loyer modéré (HLM) qui en est le maître d'ouvrage et le commanditaire semi-public¹⁰. La construction est attribuée à Louis Miquel, associé à Pierre Bourlier et José Ferrer, membres tous les trois de la section CIAM d'Alger. D'après Éric Guerrier¹¹, Bourlier fut désigné par l'office HLM comme son maître d'œuvre associé à Miquel, maître d'œuvre de la coopérative. La conception du projet est principalement due à Miquel qui associera étroitement Bourlier à ses décisions de composition et d'architecture. Quand à Ferrer, son aide était principalement matérielle (échanges de dessinateurs et d'outils de dessins). D'après le même auteur, le chantier démarrera fin 1951 se terminera en 1955 (les bâtiments seront habités au fur et à mesure après cette date), sauf le passage de la voie en tunnel sous le pied en aval de l'immeuble 2 et la clôture finale ne sera pas acquise avant 1959.

Le projet se situe dans le parc Malglaive, sur le boulevard Krim-Belkacem dans le quartier du Telemly à mi-pente des collines ceinturant Alger et à 1 500 mètres du centre ville. Le site, périlleux et pentu, est fait de deux plans inclinés à 45° dont l'intersection forme une croupe de direction nord-ouest/sud-est¹².

Après l'approbation du projet de construction de l'Aéro-habitat, il y eut de la part du voisinage de violentes réactions et une véritable bataille s'est engagée. « Le Comité de défense des Hauts d'Alger » fait circuler une pétition contre ce projet

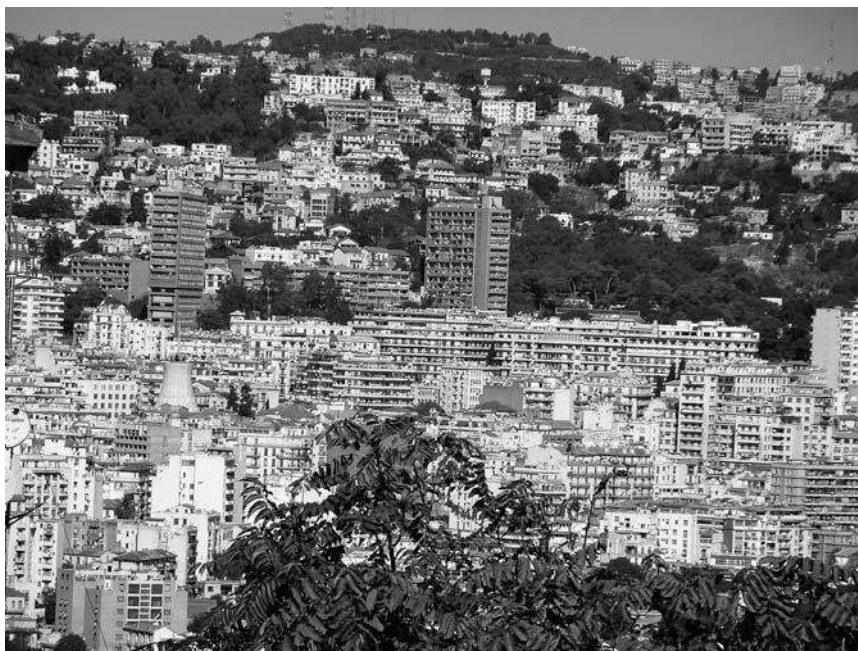
8. Aleth Picard, « Architecture et urbanisme en Algérie. D'une rive à l'autre (1830-1962) », dans *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, n° 73-74, 1994, p. 121-136.
9. Richard Klein, « L'expérience du bidonville : Roland Simounet et le groupe CIAM-Alger », dans Jean-Lucien Bonillo, Claude Massu, et Daniel Pinson (sous la dir. de), *La Modernité critique, autour du CIAM 9 d'Aix-en-Provence*, 1953, Marseille, Imbernon, 2006, p. 208.
10. Pierre Bourlier, Louis Miquel, « Alger Unité résidentielle, Aéro-Habitat », dans *Technique et Architecture*, n° 5-6, 1951, p. 64.
11. Éric Guerrier, « L'Aéro-habitat », dans Jean-Lucien Bonillo, *op. cit.*, p. 224-242.
12. Auteur inconnu, « Algérie, habitat de type européen », dans *Architecture d'aujourd'hui*, n° 60, 1955, p. 6.

perçu comme une « violation du site ». La bataille est finalement gagnée par le groupe de l'Aéro-habitat grâce à l'appui de Claudius Petit – alors ministre de la reconstruction et de l'urbanisme – comme il le fit plus tôt pour « l'unité d'habitation de Marseille » de Le Corbusier. Il inaugura le projet le 21 mai 1955.

Les principales options urbanistiques du projet sont aussi étrangères à la ville « dense en-dessous qu'aux lotissements au-dessus ». La topographie des lieux sera capitale dans le choix du parti architectural de Miquel. La construction n'occupe pas plus de 20 % des 15 hectares du terrain, le reste étant peuplé d'arbres déjà présents avant le chantier.

Le projet est constitué de quatre bâtiments. Grâce à l'implantation en épine des deux immeubles principaux (leurs grands axes perpendiculaires aux courbes de niveau), l'ensemble ne cache pas les vues aux habitations en amont malgré son assez grande hauteur (ill. 1). Le sol libéré par les immeubles élevés conserve de ce fait la grande majorité de ses arbres. Le plus grand des quatre immeubles compte 23 étages au point le plus bas de la parcelle et seulement 13 à partir du niveau le plus haut de la parcelle. La dénivellation du terrain est reprise par de petits terrassements qui permettent aux quatre immeubles d'épouser la forme du terrain en pente.

Le projet final de l'Aéro-habitat comporte 284 logements, allant du studio aux cinq pièces, avec une majorité de trois et quatre pièces. Les duplex (ill. 2 et 3) installés dans les immeubles hauts sont de type F3 ou F4. Les immeubles bas comportent par contre des logements sur un seul niveau.



Ill. 1 : Vue sur l'Aéro-habitat depuis le Boulevard des martyrs (ex-Chemin des fontaines). Cl. de l'auteur.



Ill. 3 : Plan du premier étage de deux cellules juxtaposées, immeuble principal. Del. Hemza Ben Khaled, architecte gérant B.H.N Archiworkck.

« réplique de l'unité d'habitation de Le Corbusier »¹⁵, tantôt comme « une interprétation efficace du thème de l'unité »¹⁶ l'affinité entre l'unité et l'Aéro-habitat se déclare dès le premier abord tant dans la conception générale que dans certains détails architecturaux. Toutefois, il n'est pas juste de considérer l'Aéro-habitat comme un « exploit d'épigones » et d'ignorer son originalité. Il paraît plus adéquat d'y voir une « application intelligente de la doctrine corbuséenne sur un terrain spécifique »¹⁷.

15. Michel Ragon, *Histoire Mondiale de l'architecture et de l'urbanisme moderne*, t. 2, Pratique et méthodes, 1911-1971, Belgique, éd. Casterman, 1972, 469 p., p. 352.

16. William J. R. Curtis, *L'Architecture moderne depuis 1900*, Paris, Phaidon, troisième édition, 2006, p. 474 (la première édition est parue en Anglais en 1982).

17. André Loeckx, Noël Naart et Paul Vermeulen, *L'Habitat moderne à Alger (1925-1975)*, Unesco, Leuven, 1988, 52 p., p. 3.

La valeur historique

L'Aéro-habitat tient une place incontestable dans l'histoire de l'architecture moderne. En effet, ce projet est cité dans les plus importants ouvrages concernant cette période¹⁸. Dans son *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme moderne*, Michel Ragon affirme que cette œuvre est « des plus intéressantes des dernières années de la colonisation ». Maurice Besset¹⁹ va même jusqu'à considérer que la réalisation de l'Aéro-habitat « ouvrait la voie qui, une douzaine d'années plus tard, devait mener l'équipe suisse de l'Atelier 5 à la solution "ouverte" de la cité de Halen ». De plus, ce bâtiment était le premier immeuble d'une telle hauteur en France et en Europe. Il tint un temps le record mondial de hauteur pour un immeuble d'habitation²⁰ et représente « le plus important projet dû à l'initiative privée » à Alger durant cette période.²¹

La valeur identitaire

Jean de Maisonneul, architecte faisant partie de l'école corbuséenne d'Alger, considère que le principe des appartements sur deux étages avec escalier intérieur et pièce commune sur toute la hauteur permet de « donner à nos appartements tout le charme intérieur de la maison arabe »²². Il considère que la pièce commune peut être assimilée à un patio prenant largement jour et air sur la façade extérieure abritée par les loggias. Les autres pièces ouvrant à la fois sur la grande salle et la façade opposée font que cette disposition a également l'avantage de donner aux appartements une double exposition particulièrement appréciable en Afrique du Nord.

La valeur d'usage

L'œuvre de Miquel est un patrimoine moderne vivant expressément édifié en référence à la modernité suivent un modèle corbuséen se voulant international. Une analyse post-occupationnelle de l'édifice permettrait donc de confronter les choix théoriques de l'architecte avec la vie qu'elle abritait autrefois et abrite encore aujourd'hui. Ce type d'analyse étant déjà appliqué à quelques-unes des prototypes d'unités d'habitation en Europe telle que celle de Marseille et de Rezé permettraient de confronter de manière inédite les principes de l'architecture moderne dite universelle aux vécu et au contexte propre de l'Afrique du nord.

18. Michel Ragon, *op. cit.*, p. 350. Gérard Monnier, *L'Architecture du XX^e siècle*, Paris, PUF, 2000, 125 p., p. 87. Jean Babelon, *Encyclopédie de la Pléiade, Histoire de l'art*, t. IV, *Du réalisme à nos jours*, 1961, éd. Gallimard, p. 1253 ; Maurice Besset, *Nouvelle architecture française*, 1967, Teufen (Suisse), éd. Arthur Niggli S.A., 236 p., p. 14. L'auteur présente l'Aéro-habitat parmi une sélection très fine des œuvres d'architecture modernes construites en territoire colonisés.

19. Maurice Besset, *id.*

20. Extrait du *curriculum vitae* de Louis Miquel daté de décembre 1971, Paris (I.F.A., dossier D.A.U. n° 63). Cité dans : Fabienne Labbé, *L'architecte Louis Miquel 1913-1987*, 1990, mémoire de maîtrise, sous la direction de Bruno Foucart, université Paris IV, 88 p., p. 61.

21. *Chantier Nord-Africain*, n° 14, 1954, s.p.

22. Jean de Maisonneul, « Pour une architecture et un urbanisme nord-africains », dans *Revue d'Alger*, 1945, n° 8, p. 357.

Aussi, ce bâtiment a été habité par des personnalités de la scène architecturale algérienne tel que Miquel qui habitait le dix-neuvième étage du grand immeuble et dont l'appartement a été récupéré par André Ravereau après l'indépendance. Ce dernier y habitait de 1962 à 1973²³ et y installa son agence au niveau de l'un des immeuble bas²⁴.

La valeur idéologique

La bataille concernant la construction de l'Aéro-habitat était clairement idéologique. Elle mettait en face à face, d'un côté les partisans du Mouvement moderne et, de l'autre, ceux de l'académisme. Les maîtres d'œuvre se sont heurtés à la règle qui prévaut durant cette période : densifier là où la densité est élevée et construire de façon peu dense là où les densités sont faibles ; ce qui explique la large polémique²⁵ suscitée par ce projet. C'est précisément le caractère de précédent qui fait l'objet de la polémique qui a accueilli le projet. Ceci dit, la principale pierre d'achoppement est le fait que les dérogations que revendique la société Aéro-habitat pour son projet vont à l'encontre des directives urbanistiques établies dans les plans communal et régional des années 30. Ceux-ci visaient à la sauvegarde des hauteurs de Mustapha en y limitant l'implantation et la hauteur des constructions.

La valeur architecturale et constructive

La principale filiation architecturale de l'Aéro-habitat est sans doute la reprise du concept « d'immeuble-villas »²⁶ développé par Le Corbusier depuis les années 20 et finalisé avec « l'unité d'habitation de Marseille ». Au niveau du bâtiment principal, Miquel utilise le principe d'une rue intérieure qui regroupe commerces et services et se situe à mi-hauteur de l'immeuble. Cette galerie commerciale rend le bâtiment autonome et simplifie les tâches ménagères. Les galeries de desserte de l'Aéro-habitat, elles représentent une intéressante combinaison entre le principe de la « promenade intérieure, protégée de l'extérieur » des coursives intérieures des « unités d'habitation » et les éléments permettant un « lien extérieur-intérieur » que l'on retrouve au niveau des redents-obus. Le principe de rejeter la galerie de distribution sur la façade nord a lui aussi été utilisé par Le Corbusier au niveau du Pavillon suisse à la cité universitaire de Paris²⁷ ainsi qu'au niveau de l'immeuble principale du premier projet de l'unité d'habitation de Marseille en 1945²⁸. Ceci

23. Soraya Bertaud du Chazaud, *L'Aéro-habitat 1950-1955, architecte Louis Miquel*, mémoire de master 1, sous la direction de Claude Massu, université Paris 1, Panthéon-Sorbonne, 2010, 60 p., p. 41. Annexe n° 35 : entretien avec André Ravereau, s.p.

24. *Idem*, p. 41.

25. Les amis d'Alger, *Pour la défense du vieil Alger*, 1952. Fonds Louis Miquel 007 IFA 2/7.

26. Soline Nivet, *Le Corbusier et l'Immeuble-villas*, 2011, Wavre, éd. Mardaga, 158 p.

27. Le Corbusier et Pierre Jeanneret, *Œuvres complètes, 1929-1934, 1935*, Zurich, Erlenbach Gisberger, 202 p., p. 74-89.

28. Gérard Monnier (dir.), Joseph Abram, *L'Architecture moderne en France*, t. 2, *Du chaos à la croissance 1940-1966*, Paris, éd. Picard, 1999, 227 p., p. 48.

dit, la galerie de desserte au niveau du Pavillon suisse n'est pas ouverte sur l'extérieur mais fermée et ponctuée par de petites ouvertures sur l'extérieur. Néanmoins, l'esprit est toujours le même, les coursives de l'Aéro-habitat qui se déploient tout le long de la façade nord-est donnent vraiment le sentiment de rues extérieures empruntées pour rentrer chez soi.

En ce qui concerne les spécificités architecturales, Miquel ne prendra pas le parti pris d'une « circulation intérieure desservant les appartements », mais celui d'une « coursive extérieure », sorte de « rue publique à l'air libre » dérogeant au modèle corbuséen. En venant s'ajouter au premier rang de la façade, ces « rues » jouent en même temps le rôle de pare-soleil. Jean-Lucien Bonillo fait revenir la paternité de la « coursive extérieure » appelé « rue-pont » ou « rue suspendue à l'air libre » à l'Aéro-habitat²⁹. Cette coursive est considérée comme une reformulation critique de la coursive intérieure (ou rue intérieure) de l'unité d'habitation.

À l'unité d'habitation, l'emploi du système de grille en façades homogénéise des dispositifs intérieurs hétérogènes, Le Corbusier se réserve le droit d'affirmer ou de nier certains éléments internes du bâtiment³⁰. La même façade exprime aussi bien l'espace de l'école maternelle que les chambres d'hôtel, ce qui n'est pas le cas à l'Aéro-habitat. En effet, les volumes de circulation verticale sont tous lisibles depuis l'extérieur tout aussi bien que le garage et la salle de réunion du bâtiment 1.

En ce qui concerne le vide de double hauteur (caractéristique des cellules de l'unité d'habitation), il ne se manifeste à l'Aéro-habitat qu'au niveau des loggias. Il faut toutefois rappeler que Le Corbusier abandonnera le dispositif de double hauteur au niveau du séjour dans les unités d'habitation construites après celle de Marseille.

Quant à l'utilisation du plan libre, la démarche des architectes ne consiste pas en une « exaltation de l'indépendance des cloisons par rapport à la structure porteuse » mais en « l'exploitation des possibilités offertes par le plan libre dans certaines parties du bâtiment »³¹ tout comme à l'unité de Marseille. Par exemple, la paroi séparant les logements adjacents à l'étage supérieur des duplex n'est pas au-dessus de celle à l'étage inférieur, c'est-à-dire qu'elle ne suit pas la ligne de travée, ce qui permet d'accoupler à chaque fois un logement trois pièces avec un quatre pièces. Dans, le bâtiment 1 également, les parois mitoyennes partagent une travée en deux. Comme à l'unité d'habitation, les mesures constructives et spatiales coïncident (la largeur de travée est de 4,50 m et elle correspond à la largeur d'un séjour).

29. Jean-Lucien Bonillo, *La Modernité en héritage, mythe et réalité autour du CIAM 9*, dans Jean-Lucien Bonillo, *op. cit.*, p. 33.

30. Jacques Sbriglio, *Le Corbusier : l'Unité d'habitation de Marseille*, Marseille, éd. Parenthèses, 2010, 171 p., p. 106.

31. André Loeckx, Noël Naart, et Paul Vermeulen, *op. cit.*, p. 47.

La valeur paysagère

D'après Éric Guerrier, « le parti de plan masse, bien que conforme à la doctrine des CIAM, ne reprend ni les masses abstraites des plans d'Alger de Le Corbusier [...] ni le principe de l'unité d'habitation, ni une composition répétitive comme, par exemple, dans le projet de Nemours (devenue Ghazaouet) »³² mais il est plutôt adapté à la morphologie très spécifique du terrain. Néanmoins, l'implantation des bâtiments représente une excellente matérialisation de la pensée corbuséenne sur plusieurs aspects : la disposition des volumes en contrefort du terrain au lieu de l'« assimilation mimétique du paysage » et le double principe d'implantation parallèlement et perpendiculairement aux courbes de niveaux qui reprend à l'essentiel les deux types d'unité d'habitations proposées pour les sites en pente par Le Corbusier dans son ouvrage intitulé *Les Trois établissements humains* paru en 1944.

Le projet de Miquel allait dans le même sens que celui des habitants du quartier en s'efforçant de ne pas obstruer la vue des quartiers en amont. Afin de démontrer sa préoccupation de respect du site, de préservation du cadre naturel environnant et d'exploitation optimale de la vue sur la ville à partir des bâtiments, les architectes ont développé deux propositions de plan masse³³ dont la première consistait à réaliser des bâtiments de trois à cinq étages dont le résultat serait la destruction des arbres existant sur le site. Le « jeu de parallèles et de perpendiculaires » permet donc de conserver les vues par une implantation judicieuse, presque « naturelle », de ses bâtiments.

État de conservation

En ce qui concerne la galerie marchande, seul un local de tabac et journaux subsiste encore aujourd'hui. Le comité de gestion du quartier a su profiter de la situation stratégique de l'Aéro-habitat au sein de l'agglomération algéroise en y installant des panneaux publicitaires géants sur la façade principale du plus grand bâtiment ou encore des antennes relais d'opérateurs téléphoniques sur le toit³⁴. Ces activités représentent une source importante d'argent qui a permis de rénover les ascenseurs et d'engager une équipe composée de migrants subsahariens qui se relaient pour surveiller et récolter le paiement de l'ascenseur ainsi que pour nettoyer et garder dans un état décent les espaces communs des immeubles. Aujourd'hui, les espaces en communs sont dans un état très dégradé (ill. 4) et le plus grand problème qui subsiste au sein du quartier est celui de la sécurité.

Les problèmes d'entretien de l'Aéro-habitat amènent à se poser des questions concernant l'héritage des œuvres construites par les membres de l'École corbuséenne en Algérie mais aussi concernant l'ensemble de l'architecture de période moderne en Algérie.

32. Éric Guerrier, *L'Aéro-habitat*, dans Jean-Lucien Bonillo, *op. cit.*, p. 245.

33. Pierre Bourlier, Louis Miquel, *op. cit.*, p. 64.

34. Entretien avec l'un des membres du comité du quartier, à Alger, bureau du comité, le 29 novembre 2013.



Ill. 4 : Vue sur le hall d'entrée du bâtiment principal. Cl. de l'auteur.

Aujourd'hui, la conservation de l'architecture moderne ne fait pas partie des priorités gouvernementales. La question de la conservation et de la mise en valeur de ces édifices restera impossible et les bâtiments resteront à l'abandon, aux mains de locataires souvent inconscients de l'importance historique de ces murs qui les abritent.

Nabila STAMBOULI
architecte enseignante