

CIRTA, « le Rocher ». Ainsi s'appelait en langue numide la capitale des Hauts Plateaux algériens sur lesquels régnèrent notamment Massinissa (240-148 avant J.-C.), l'allié décisif de Scipion l'Africain au cours de la troisième guerre punique, et Jugurtha (160-104 avant J.-C.), son petit-fils. Ce dernier osa rompre cette alliance et affronter la Rome impériale de Marius. Pour désigner cette ville, Pline l'Ancien la dénommait lui aussi Cirta. Elle ne fut rebaptisée différemment qu'en 312 après J.-C. sous l'empereur Constantin.

« *Nid d'aigle imprenable* » (Jean Lorain), « *mieux fortifiée par le Rhumel que n'aurait pu le faire Vauban* » (Théophile Gautier), Constantine est bâtie sur un énorme rocher, bloc calcaire qu'un méandre de la rivière torrentueuse qui coule à ses pieds, a détaché de l'un des puissants massifs karstiques qui jalonnent la géologie et le relief de l'Est algérien. Sa face supérieure, inclinée en pente douce vers le sud, prolonge le plateau dans lequel ce rocher a été découpé. Il se présente comme une sorte de table en forme de losange dont la grande diagonale, orientée nord-sud, mesure environ un kilomètre.

Les côtés nord-est et sud-est sont cernés par les gorges du Rhumel, profondément creusées dans le calcaire sur une hauteur de 150 à 200 m. Les deux autres côtés, nord-ouest et sud-ouest, sont formés d'éboulis rocheux qui dévalent en pente très raide vers la plaine. En leur centre, seul émerge un isthme étroit reliant le Rocher à une hauteur voisine en forme de pain de sucre écrasé : le Coudiat-Aty.

C'est sur cet isthme que, le 13 octobre 1837, s'élancèrent pour prendre d'assaut l'impenable citadelle, les deux colonnes de Zouaves commandées respectivement par le colonel Combes qui fut tué au combat, et par le colonel (polytechnicien) Louis de Lamoricière qui fut gravement blessé. L'armée française avait franchi le Rhumel en crue en amont de la ville. Elle avait ensuite réalisé l'exploit de hisser les grosses pièces de son artillerie de siège jusqu'aux hauteurs du Coudiat-Aty. De là, d'énormes boulets avaient pu ouvrir une brèche dans les murailles de la place forte, sur le seul point où celles-ci étaient accessibles.

Par la suite, l'homme a profondément modifié la géographie naturelle. À l'origine de la colonisation, un seul ouvrage, le vieux pont d'El-Kantara, reliait les deux parois des gorges. En amont, avant l'entrée de la rivière dans ces dernières, le vieux pont de Sidi-Rached, un autre ouvrage de moindre envergure, permettait certes, lui aussi, de passer d'une rive à l'autre. Il reliait ainsi deux faubourgs de la basse ville. Mais situé en contrebas du rocher, hors du périmètre de la ville fortifiée, il ne fournissait aucun accès à celle-ci. Après la construction, en 1912, de l'actuel viaduc de Sidi-Rached, ce vieux pont fut débaptisé et prit le nom de « Pont du Diable », du nom d'un faubourg voisin. Au long de plusieurs décennies de travaux, l'administration française fit raser « le Coudiat ». Les déblais ainsi dégagés permirent de remblayer cet isthme, à



Le Rhumel (antique Ampsaga) enserre l'éperon qui liait les deux versants de la ville de Constantine sur ses flancs est et nord-est.
(L'Algérie antique, éd. Mengès, 2003).



« Le pont d'El-Kantara ».

L'origine fort étroite, qui le rattachait à la citadelle. Sensiblement épaissi, il put supporter une place (dénommée « place de la Brèche » au temps des Français) flanquée de deux squares. Là se trouve désormais le centre-ville. Depuis trois quarts de siècle, l'isolement du vieux Rocher et de sa Casbah appartient au passé. Côté ouest de gigantesques travaux de terrassement et de puissants murs de soutènement supportent les voies d'accès à Constantine. Du côté est, de superbes ouvrages d'art survolent les gorges du Rhumel et donnent accès à la gare de chemin de fer et aux faubourgs situés rive droite. Tout autour, l'urbanisation s'est largement étendue.

Le plus ancien des ponts, le pont d'El-Kantara (un pléonasmе puisque El-Kantara signifie le pont en arabe) connu bien des vicissitudes et dut être plusieurs fois reconstruit.

Sa première version est due à l'empereur romain Antonin célèbre bâtisseur qui régna de l'an 138 à l'an 161. Construit suivant une technique typiquement romaine, analogue à celle utilisée pour le Pont du Gard, ou pour la construction de l'aqueduc qui apportait l'eau du Bou Merzoug à Cirta, il était formé de trois étages de voûtes de pierres en plein cintre et superposées. Effondré ou volontairement détruit, il fut, cinq siècles plus tard, en 1792, reconstruit suivant la même technique par Salah Bey.

Sa chaussée ne le situait pas au niveau du plateau où se trouve la ville, mais à mi-hauteur. Il s'effondra à nouveau en 1857, juste après dit-on, le passage d'une unité militaire française. Les Français le reconstruisirent, mais sous la forme d'une voûte unique, en fonte, résolument tendue, de style Second Empire, située cette fois à bonne hauteur, c'est-à-dire de plain-pied avec la rue Nationale, artère principale de la vieille ville.

En 1949, une partie d'un de ses parements, trop sophistiqué, se détacha et tomba dans le Rhumel, tuant un malheureux et son bourricot et, créant un grand vacarme qui sema la panique dans le quartier voisin. Cette chute entraîna aussi la rupture de la conduite qui amenait en ville l'eau du Djebel Ouach. Le chemin de fer n'avait pu atteindre l'inaccessible Rocher. La gare se situait donc sur la rive droite, juste face au pont d'El-Kantara. On profita du chantier de réparation du pont pour élargir celui-ci... et le doter de tympanes d'un style plus sobre.

Au début du ^{xx}^e siècle, pour franchir les fameuses gorges de manière à rejoindre cette rive droite à la fois si proche et tellement hors de portée, deux autres grands ouvrages furent construits. Deux techniques bien différentes mais toutes deux audacieuses furent utilisées. Le premier, Sidi M'Cid, est un pont de 170 m de long, suspendu à des câbles, à 180 ou 190 m au-dessus du lit de la rivière. Il permet aux habitants de la vieille ville de rejoindre l'hôpital et la maternité situés sur les hauteurs de la rive droite. Son tablier est métallique. Ses caractéristiques en font un ouvrage d'une grande élégance mais léger, déformable et nécessitant un entretien attentif.

L'autre, le plus connu de tous les ponts de Constantine, est dû au célèbre ingénieur Paul Séjourné. Frère jumeau du pont Adolphe, qui marque l'entrée de la ville de Luxembourg, il comporte une voûte centrale de 70 m de portée, encadrée de deux viaducs comptant au total 26 arches. Sa longueur est de 474 m. Il surplombe le Rhumel de 105 m. Afin d'épargner la vieille ville, et notamment le quartier juif qui est en façade, ce viaduc est tracé suivant une large courbe qui les contourne tous les deux.

Le matériau utilisé à l'époque, le béton armé, était encore d'invention récente. Mais pour ne pas heurter l'œil des contemporains, encore peu accoutumés à la sévérité de ce matériau, ce dernier est habillé de pierres aux couleurs plus chaudes et plus sensuelles.

Tant par sa forme géométrique que par la nature des matériaux utilisés, l'ouvrage cumule donc les audaces, rendant particulièrement complexes les calculs de résistance et de déformation des matériaux. Fin 1952, quand un glissement de terrain exerça sur l'appui de la rive droite une dangereuse poussée, ces audaces posèrent quelques problèmes.

Viaduc de Sidi-Rached et pont suspendu de Sidi M'Cid furent inaugurés le même jour, le 19 avril 1912, par les mêmes personnalités officielles, parmi lesquelles un ministre des Transports venu spécialement de Paris.

Ces trois magnifiques ouvrages d'art : El-Kantara, le pont suspendu de Sidi M'Cid et le viaduc de Sidi-Rached, servent concurremment d'emblèmes à la ville de Constantine.

Mais celle-ci compte bien d'autres ponts de moindre envolée.

En 1923, fut lancée par-dessus les gorges, une passerelle pour piétons longue



« Le pont de Sidi M'Cid ».



« Le pont de Sidi-Rached ».

de 125 m et large de près de 2,50 m. Elle est du type « pont suspendu » et beaucoup la confondent, de ce fait, avec le pont suspendu de Sidi M'Cid. Avant l'indépendance, elle s'appelait la passerelle Perrégaux. Elle a été, après 1962 rebaptisée. Elle est située entre El-Kantara et Sidi-Rached. On y accède par un ascenseur. Elle facilite les relations piétonnes entre la gare du chemin de fer, le faubourg Galliéni (rebaptisé lui aussi) et la rue Nationale ou Clemenceau.



« Le pont des Chutes ».

Le pont National, mis en service en 1868, est interne à la vieille ville. Sa construction permit de prolonger le percement de la rue Nationale jusqu'aux abords du Rhumel où cette dernière put rejoindre le nouveau pont d'El-Kantara.

Le pont Lamy, mis en service en 1906, assure quant à lui une liaison externe entre deux faubourgs situés sur la rive droite du Rhumel: le faubourg Lamy et le faubourg El-Kantara.

Le « pont des Chutes », dit encore « pont de la Piscine », ou « pont des Cascades », ou parfois « pont des Moulins Lavie », fut construit de 1925 à 1928. Il franchit le Rhumel après que celui-ci soit sorti des gorges, au moment où il s'apprête à casca-der vers la vallée et les sources chaudes du Hamma. Il relie l'avenue du 11 Novembre (rive gauche) à la route de Philippeville ou Skikda (rive droite). Le panorama s'y ouvre largement jusqu'au col des Oliviers, sur cette vallée où coule ce qui ne s'appelle plus le Rhumel mais « l'Oued el-Kébir », la Grande Rivière.

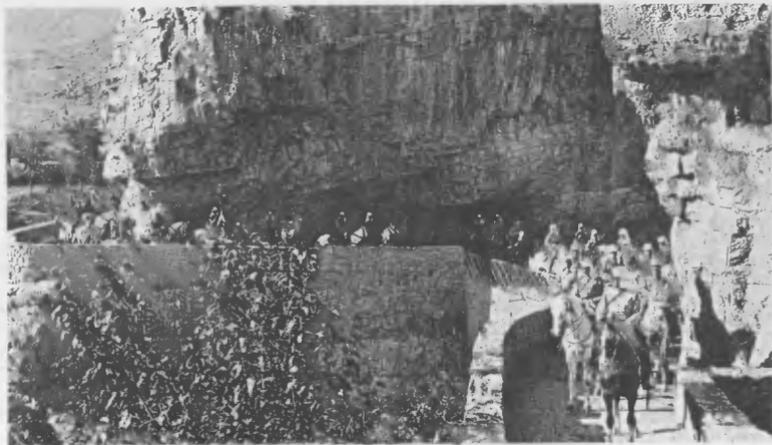
À l'extérieur de la vieille ville, n'oublions pas d'autres ponts en amont du pont du Diable déjà cité, le pont d'Arcole, pont métallique reliant entre eux les quartiers

de la basse ville. Le pont Saint-Pierre, construit en 1867. Le pont d'Aumale (qui fut emporté par une crue), baptisé ainsi en l'honneur de l'un des fils de Louis-Philippe.

Quelle transformation du paysage, quelles facilités offertes aux communications! Ceci en à peine quelques décennies, de 1860, date de la construction du nouveau pont d'El-Kantara à 1928, achèvement du pont des Chutes! L'œuvre allait se poursuivre dans d'autres domaines des travaux publics: grands barrages, aéroports, puissantes digues en mer, réseaux d'irrigation et bientôt accès aux puits de pétrole du Sahara et exportation de l'or noir. Mais ceci est une autre histoire...

Les photos ayant servi à illustrer l'article de René Mayer sont extraites de Constantine, Mémoire en images, de Teddy Alzieu, éd. Alan Sutton.

« Le pont Saint-Pierre ».



« Le pont du Diable ».