

***République Algérienne Démocratique et Populaire  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche  
Scientifique***

***Université Mentouri de Constantine  
Faculté des Sciences de la Terre***

***Département d'Architecture et d'Urbanisme***

***Titre***

***Urbanisme Colonial du XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> Siècle de la Ville de  
Constantine : Confrontation de deux systèmes de représentation***



***Présenté Par Mr MOSBAH Zoubir***

***En vue de l'obtention du diplôme de Magister en Urbanisme  
Sous la direction de Monsieur : Dr CHAOUCHE Salah (M.C)***

***JURY :***

<b><i>Président :</i></b>	<b><i>Prof</i></b>	<b><i>TAYEB SAHNOUNE</i></b>	<b><i>(Prof.)</i></b>	<b><i>UMC</i></b>
<b><i>Rapporteur :</i></b>	<b><i>Dr</i></b>	<b><i>SALAH CHAOUCHE</i></b>	<b><i>(M.C)</i></b>	<b><i>UMC</i></b>
<b><i>Examineur :</i></b>	<b><i>Dr</i></b>	<b><i>AMAR KOREICHI</i></b>	<b><i>(M.C)</i></b>	<b><i>UMC</i></b>
<b><i>Examineur :</i></b>	<b><i>Dr</i></b>	<b><i>BACHIR RIBOUH</i></b>	<b><i>(M.C)</i></b>	<b><i>UMC</i></b>

***Novembre 2008***



## *Dédicaces*

*À mes très chers parents*

*Sources des plus forts encouragements et des plus précieux soutiens, lumière de mon chemin, votre abnégation et votre sincère dévouement m'ont été la plus grande efficacité.*

*Je voudrais en ces instants me rappeler le souvenir de ma mère qui restera toujours une source intarissable de bonté et d'encouragement.*

*Mes pensées vont aussi pour mon père, mon fils, ma femme et ma famille (en particulier mes frères et sœurs). Ainsi que, Asma, Sarah, Mehdi, Anis. Etc.*

## Remerciements

*Ce travail est le fruit de plusieurs années de patience et d'endurance, de moments difficiles ponctués par des moments de joie. En finissant un travail, on se rencontre après coup de toutes les peines que nous avons endurées pour concrétiser une idée soutenue par une passion. La recherche est toujours une quête, celle-ci ne peut en aucun cas être justifiée par l'effort de la pensée mais surtout par le prolongement des efforts effectués par nos prédécesseurs.*

*Je voudrais exprimer ma gratitude au Professeur Sahnoune Tayeb, Directeur du laboratoire Urbanisme et environnement qui a bien voulu m'accueillir dans son laboratoire, ainsi que, le cadre général de recherche, et qui m'a fait l'honneur d'être président du jury de ce mémoire. Je remercie le Docteur Chaouche Salah, Maître de Conférences au département Architecture et Urbanisme de m'avoir encadré. Grâce à sa compétence, j'ai pu mener à bien ma thèse. Je tiens à leur exprimer toute mon estime pour leur soutien sur le plan scientifique. Je félicite également Monsieur Kadour Ahmed Lakhdar, Responsable, chargé de la poste graduation, pour sa collaboration et son soutien pratique et moral, ainsi que Monsieur Brahim Amri, Maître de Conférence à l'Université de Batna en Architecture, l'expert de ce travail d'initiation à la recherche.*

*J'exprime également mes sincères remerciements au Docteur Koreichi Amar, Maître de Conférences à l'Université de Constantine ainsi que Monsieur Ribouh Bachir Maître de Conférences l'Université de Constantine, d'avoir participé à ce jury.*

*Mes amis et collègues architectes Mrs Benmahammed Slïmane cadre à Paris, Benmahammed Ahmed, Mokhtari Hatem Docteur-consultant en télécommunication à ALCATEL (Bruxelles), Latrache Abdelhakim assistant en l'Institut d'architecture et Mr Boufendi Hossein, architecte d'Etat.*

*A tous ceux qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.*

*Z. MOSBAH. Février 2009.*

## Plan de travail

Dédicaces.....	I
Remerciements.....	II
Sommaire.....	III
Liste des photos.....	VII
Liste des figures.....	IX
Introduction Générale.....	1
Problématique.....	3
Méthodologie.....	8
<b>Première partie : Questionnement sur la ville : aperçu et analyse conceptuelle</b>	
Introduction.....	16
<b>Chapitre I : Concept de la ville</b>	
Introduction.....	16
I-1 Critères d'identification de la ville.....	17
I-1-1 Critères quantitatifs.....	17
I-1-2 Critères qualitatifs.....	18
I-1-3 Critères fonctionnels.....	18
I-2 Les fonctions et productions de la ville.....	20
I-2-1 La fonction productive moderne.....	20
I-2-2 Les fonctions du tertiaire.....	21
I-2-3 La diversification du tertiaire.....	21
I-2-4 Le tertiaire dans le centre de la ville.....	22
I-3 Pôles d'activités en périphérie : relation ville-industrie.....	22
I-4 L'espace urbain : entre mutation sociale et extension spatiale.....	23
I-4-1 Essor de l'urbanisation.....	24
I-4-2 Le concept d'agglomération.....	24
I-4-2-1 Le développement urbain des villes.....	25
I-4-2-2 Délimitation des villes.....	25
I-5 L'essor de la périurbanisation.....	26
I-5-1 Les banlieues.....	27
I-5-2 Le péricentre et ses limites.....	28
I-6 Croissance spatiale de la ville : Prolifération de banlieue et Périurbanisation.....	28

<b>Chapitre II: Villes coloniales: introduction d'un tissu urbain moderne</b>	
Introduction.....	31
II-1 Le modèle urbain français.....	32
II-2 Urbanisme militaire (1830): Tracé des voies et îlots.....	51
II-2-1 La prise de possession des terres.....	53
II-2-2 Immigration européenne: Effets et impact sur le cadre bâti	54
II-3 La structure urbaine des créations coloniales.....	56
II-3-1 L'empreinte de la colonisation sur l'espace : Villes sous l'emprise coloniale, Alger, Constantine, Tunis et Fès.....	57
II-3-2 L'intervention coloniale sur les tissus traditionnels : villes du Maghreb.....	57
II-4 Le tracé général de la ville.....	70
II-4-1 Le découpage du sol dans le tracé des quartiers militaires.....	71
II-4-2 La répartition des équipements et de l'habitat.....	73
Conclusion.....	78
Références.....	80

**Deuxième partie: De la ville précoloniale à la ville coloniale :  
Inscription de deux modèles de société sur un  
espace composite ; cas de Constantine**

Introduction.....	82
-------------------	----

<b>Chapitre III: La ville précoloniale : un espace introverti</b>	
Introduction.....	83
III-1 Aperçu historique.....	84
III-2 La médina : le tissu originel.....	86
III-2-1 Structuration de la médina : une introversion confirmée.....	87
III-2-2 Remparts et portes.....	89
III-2-3 Centre et parcours: la mosquée comme concept de centre.....	90
III-2-4 Ordre spatial et ordre social de la médina.....	91
III-2-5 La structure du parcours.....	94
III-3 Organisation et fonctionnement de l'espace Médinois.....	95
III-3-1 Un tissu millénaire : Une centralité intense.....	96
III-3-2 Des quartiers résidentiels sur densifiés : Un apport de population d'origine externe.....	98
III-3-3 Le quartier militaire : lieu du pouvoir.....	99
III-4 Le système de communication : Un réseau de rues et de ruelles adapté au site.....	100
III-5 Site naturel et touristique : les gorges du Rummel.....	101

## **Chapitre IV : La production de la ville coloniale : un processus évolutif**

Introduction.....	104
IV-1 Transformation et extension de Constantine.....	106
IV-2 Les premières extensions du Rocher au-delà des gorges du Rummel.....	114
IV-3 Projet de la ville administrative sur le Coudiat Aty.....	115
IV-3-1 L'étude, du plan d'ensemble du Coudiat – Aty.....	119
IV-3-2 Le dérasement du Coudiat –Aty.....	121
IV-4 Projet de la ville sur Bellevue.....	124
IV-5 Projet de la ville sur EL Kantara : Installation ferroviaire.....	126
IV-6 Projet de la ville sur Sidi Mabrouk et Mansourah : Installation militaire et habitations pavillonnaires.....	131
IV-7 Concrétisation des projets coloniaux.....	134
IV-8 La politique urbaine au début du 19 <sup>ème</sup> siècle.....	135
IV-9 Une compréhension de la négation coloniale vers la médina.....	136
Conclusion.....	137
Références.....	139

## **Troisième partie : La ville coloniale de Constantine : un tissu urbain en perpétuel transformation**

Introduction.....	141
-------------------	-----

## **Chapitre V : Les transformations de la ville coloniale : un espace en Mutation**

Introduction.....	141
V-1 Les délimitations de la ville coloniale.....	142
V-2 L'unification de la ville.....	144
V-3 Extension après 1950.....	146
V-4 Pénétration au cœur de la ville de Constantine.....	149
V-5 Les moyens de communication.....	152
V-5-1 Les ponts.....	152
V-5-2 Les tramways électriques.....	160
V-5-3 Les chemins vicinaux.....	163
V-6 Articulation et raccordement des places.....	164

## **Chapitre VI : Ajustement et adaptation de la ville coloniale**

Introduction.....	167
VI-1 Urbanisme de voirie.....	169
VI-2 Percée de la rue Nationale.....	179

VI-2-1 Choix de la réalisation du chemin de fer.....	182
VI-2-2 Communication des rues secondaires et tertiaires à la rue Nationale.....	183
VI-2-3 L'ouverture du Boulevard de la Belgique de la rue Grand et la rue Constantin.....	185
VI-2-4 L'expropriation et aménagement de la place Damrémont (El Bey).....	189
VI-3 La place de la « <i>Brèche</i> ».....	191
VI-3-1 Espace et paysage urbain de la place de la « <i>Brèche</i> ».....	194
VI-3-2 Délimitation spatiale de l'espace de la « <i>brèche</i> ».....	198
VI-4 Boulevards et Avenues.....	199
VI-5 Impacte et influence de la structure spatiale coloniale sur la ville.....	205
Conclusion.....	211
Références.....	214
<b>Conclusion Générale</b> .....	<b>216</b>
Références.....	226
<b>Bibliographie</b> .....	<b>228</b>

## Liste des photos :

<b>N° Photo</b>	<b>Titre des photos</b>	<b>N° Page</b>
01	Port d'Alger, période Ottomane	33
02	Vieille ville d'Alger place du marché	34
03	Percée Haussmannienne Cohabitation du classique & du moderne Gué de Constantine (Alger)	34
04	Casablanca capitale industrielle du Maroc	69
05	Aspect de la rue piétonne de la Casbah	76
06-07	Alger centre, percées haussmanniennes	76
08	Ravin de Sidi M'Cid	85
09	Vue sur le Rocher (Casbah)	86
10	Vie quotidienne du Souk	93
11	Ordre social du souk	94
12	Quartier commercial Rahba	94
13	Centre ancien	96
14	Quartier centre approximatif de la mosquée	97
15	Placette de la rue Perrégaux	97
16	La fontaine de la place (Charaa)	98
17	Quartier militaire arabe et turc en 1837 pendant l'asseau colonial	99
18	Corniche du Rummel	101
19	Sud du Ravin	102
20	Gorges sous le pont El Kantara	102
21	Eau naturelle du ravin	103
22	Percées d'Haussmann	108
23	Transformation coloniale des ruelles traditionnelles	112
24	La colline du Coudiat Aty	116
25	Vue sur la rue de Bienfait à droite et le plateau du Coudiat à gauche	117
26	Vue sur Coudiat à gauche, rue de bienfait à droite	118
27	Vue sur Coudiat et rue de bienfait, terrassement, nivellement des rues	118
28	Place de Pyramide (Damrémont)	119
29	Travaux de déblais	121
30	Evacuation de déblais	121
31	Travaux de dérasement du Coudiat	122
32	Le plateau du Coudiat	122
33	Vue panoramique sur le Rocher	123
34	Vue de la rue Saint Jean	123
35	Vue du faubourg Bellevue	124
36	Faubourg Bellevue en haut	125
37	Accès à El Kantara par le pont Sidi Rached	126
38	La route de la corniche d'El Kantara	126
39	Piscines de Sidi M'cid	127
40	Vue sur le faubourg d'El Kantara	127
41	Vue aérienne donne sur le monument	128
42	Le HLM, site Branchement	131
43	Vue aérienne des pavillons de Sidi Mabrouk Supérieur	133
44	Boulodrome Sidi Mabrouk inférieur	133

45	Eglise Notre Dame Des Grâces	133
46	L'emprise de la ville coloniale sur la médina	142
47	Vue aérienne, délimitation de la médina	143
48	Vue sur l'esplanade	145
49	L'intrusion de la ville coloniale dans la médina	150
50-51	Juxtaposition des deux villes et superposition	150
52	La percée Haussmannienne au cœur de la médina	152
53	Porte du pont de Bâb El Kantara	154
54	Passerelle Perrégaux	154
55	Réalisation du pont de Sidi Rached	157
56	Vue sur le pont de Sidi Rached	157
57	Pont de Sidi Rached	158
58	Prise d'en bas des gorges	159
59	Vue du pont Sidi M'cid	159
60	Transport public	162
61	Trait d'union capital entre la gare et la place de la Brèche	181
62	Entrée de la rue Nationale par le pont d'El Kantara	182
63	La gare ferroviaire de Bab El Kantara	182
64	La rue Constantin traversant, le pont et le rempart	188
65	Convois Militaire passant par la place Nemours	192
66	Kiosque de musique sur la place	193
67	Vue de l'esplanade	193
68	Square Valée	194
69	Cérémonie sur la place de la Brèche	194
70	Place Nemours (place de la Brèche)	196
71	Défilé du 14 juillet	197
72	Boulevard Joly-de-Brésillon	201
73	Le Boulevard Zighoud Youycef (ex boulevards Joly De Brésillons)	201
74	Vue par la place Lamoricière (1930) de l'Axe fort de l'avenue Ben Boulaid	202

## Liste des figures :

<b>N° figures</b>	<b>Titres des figures</b>	<b>N° pages</b>
01	Plan d'Alger 1880 «prolongement du centre vers la place Bresson»	45
02	Superposition de la trame coloniale et traditionnelle à Blida	59
03	La médina de Constantine: le tissu précolonial	60
04	Superposition de trames: coloniale et traditionnelle (suite à la percée Haussmannienne)	60
05	Cas particulier de dédoublement en Algérie (Mila et Ouargla villes coloniales)	60
06	Implantation d'un village de colonisation El Harrouch	61
07	Plan du village colonial de Souk Ahras et de Héliopolis	61
08	Vue et plans sur des villages coloniaux (Mérouana, Hadjout, Soummam)	62
09	Plan d'un village de fellahs	63
10	Plan de Smala	63
11	Carte de Tunis en 1890 et son évolution urbaine de Tunis, 1914	65
12	Juxtaposition de la médina et ville coloniale (Tunis)	66
13	Evolution urbaine de Fès	67
14	Dédoublement de la médina par la ville coloniale à Nador (Maroc)	68
15	Structure fonctionnelle des quartiers de la médina	93
16	Les quartiers de la vieille ville	96
17	Carte de la ville de Constantine avec ses extensions coloniales	107
18	Les aspects de l'urbanisme colonial (médina de Constantine)	111
19	Alignement de la grande mosquée à Constantine	111
20	Traitement d'angle: entrée de la médina (Constantine)	112
21	Carte du tissu ancien avec les changements et extensions urbaines coloniales	113
22	Carte de différentes extensions à partie du tissu ancien	115
23	Carte d'extension autour du Coudiat Aty	120
24	Carte de développement urbain colonial et le dérasement du Coudiat	124
25	Carte du nouveau faubourg de Bellevue	125
26	Carte du nouveau faubourg d'El Kantara et ses alentours	130
27	Carte de Sidi Mabrouk et Mansourah	132
28	Carte d'itinéraire de transport en commun de la ville et ses extensions	162
29	Carte du réseau viaire colonial de la ville traditionnelle	172
30	Communication par la percée Haussmannienne	180

## 1. Introduction générale

L'homme, de par sa nature culturelle, exprime matériellement tout ce que sa mémoire recueille au fil de son existence, donnant ainsi à la ville une âme vivante remplie de son temps et de son espace.

"La ville devient une expression matérielle de la mémoire, de la conscience et des situations existentielles. Qui ramène de comprendre la ville dans un processus diachronique, à savoir l'association du temps et de l'espace, par conséquent on peut considérer la ville comme une expression bâtie de l'histoire"<sup>1</sup>.

Toute civilisation s'exprime par le fait de donner naissance à une série de construction : villes, monuments, ponts etc..., et autre projet inscrit dans la mémoire de l'homme concepteur avant d'être bâtisseur. Une œuvre humaine et la trace de l'existence de toute une civilisation avec ses singularités, ses particularités et son originalité. A l'époque romaine comme à l'époque ottomane et française, Constantine a rayonné de toute sa splendeur.

Les idéologies, les croyances et de tout ce que recèle la mémoire est présent et transcrit à travers l'architecture, l'urbanisme, pleine de symboles et de signification. C'est le mode d'expression privilégié où tout peut être exploité jusqu'au moindre sentiment personnel ou collectif.

Constantine, historiquement millénaire, est une ville qui prise à une période déterminée et précise, nous permet de vivre cette évolution, son urbanisation et son 'empreinte' et de tous les aspects de changement apportés ou imposés durant la période coloniale.

La vieille ville de Constantine est conçue comme un tout indivisible, avec un tissu urbain cohérent sur le plan spatial et social dont les composants de la nature des relations réciproques entre les formes d'organisation spatiale et les pratiques d'organisation sociale, se complètent et dépendent des uns par rapport aux autres, ne relèvent pas du seul domaine architectural ou urbanistique, mais recouvrent également un substrat humain d'une homogénéité sociale et spatiale longtemps cultivée dans les esprits qui explique son passé et conditionne son avenir.

Implantée sur un rocher, Constantine, l'une des plus anciennes villes d'Algérie, représente l'image urbaine typique de la ville traditionnelle. Bâti sur un rocher, appelée nid d'aigle, elle est accessible que par le sud, faisant ainsi d'elle une presqu'île.

Dès octobre 1837, La ville de Constantine par son histoire, son site exceptionnel et son centre, n'est plus la médina, c'est qu'il y a au départ une préférence à la partie haute pour dominer toute la ville et ses environnements, intra-muros et extra-muros, où les militaires coloniaux ont établi leurs résidences et leurs casernes, par contre les autochtones estiment exclus de l'ordre urbain nouveau, peu enviable pour eux compte tenu des changements intervenus dans la ville ancienne et dans laquelle ils se connaissent pas.

Le modèle culturel apporté par la conquête coloniale, est bien différent de celui de Constantine alors en place. La société traditionnelle est bouleversée sur le plan familial et social où les relations sont fortes, les techniques agricoles rudimentaires par une société nouvelle animée dont les valeurs capitalistes diamétralement opposées à celles de la société Constantinoise.

Pour avoir vécu ce bouleversement par la juxtaposition des deux modèles, Constantine a vu à travers de nouveaux édifices, des boulevards, des places, l'élargissement des rues et des ruelles, naitre surtout en milieu urbain, des oppositions flagrantes.

La juxtaposition des deux modèles a été pensée, réfléchie, planifiée et considérée comme un bien dans la mesure où elle répondait à la fois à des préoccupations sanitaires, culturelles et de domination économique, culturelle et politique.

L'origine de la transformation de la ville de Constantine à l'instar de la majorité des villes algériennes sont étroitement liées aux différentes colonisations qu'ont connues l'Algérie, en particulier, la colonisation française (1830-1962). Cette longue période révèle l'importance de l'impact et de l'influence de l'héritage légué en matière d'urbanisation.

L'appauvrissement, de la culture par l'écrasement de diverses conceptions intellectuelles, artistiques, philosophiques et morales, par l'effacement de style de vie différent des leurs et par l'imposition à tous les esprits du "prêt-à-penser" de confection occidentale, même sur le plan des activités économiques. Cette mutation avec l'ancien se vit dans le déchirement avec le nouveau modèle de ville, d'une société nouvelle animée dont les valeurs capitalistes diamétralement opposées à celles de la société Constantinoise.

Une métamorphose en somme, défigurant la vieille ville en un temps très court, effaçant la face traditionnelle issue d'une période qui a duré des siècles.

Ainsi la réalité n'est sans doute pas aussi unanime que les participants au congrès d'urbanisme aux colonies ne le laissent entendre. En effet, les Européens s'installaient là où ils trouvaient des logements et où ils pouvaient monter leurs activités économiques, c'est-à-dire dans les « quartiers indigènes ». (Durand 1932), « colonial en même temps qu'elles ont été agies par ce même contexte » (Vacher 2005), contexte qui a toute son importance pour évaluer les spécificités.

## **2. Problématique**

Il est impératif, quand on aborde les effets de la modernité dans les pays anciennement colonisés, de distinguer entre les aspects positifs engendrés par le développement des techniques et des conditions de vie des aspects négatifs découlant des idéologies de la politique de colonisation, considérant la modernité comme prétexte pour conforter la thèse expansionniste des pays occidentaux porteurs d'une mission civilisatrice.

Ce flou entretenu d'une manière consciente ou inconsciente, entre les deux aspects cités auparavant a donné naissance à une attitude ambiguë des pays anciennement colonisés vis-à-vis de la modernité. Raison pour laquelle, on a toujours noté une hésitation de l'Algérie concernant ce débat toujours brûlant.

La modernité, quoique nécessaire, ne saurait être de simple signe du colonisateur d'hier, où un rejet total de l'ensemble des réalisations de ce dernier, même si cela est parfois douloureusement contradictoire, quand on sait que l'histoire n'est pas toujours un lot de joies ou de loisirs.

S'articulant autour des thématiques différentes est complètement opposées au terrain d'accueil voir l'archaïsme de la société traditionnelle, la problématique de la ville européenne intègre dans sa vision une série d'expérimentations sur l'architecture et l'urbanisme en Europe avec toute cette différence culturelle confrontant un espace urbain étranger.

La médina une fois colonisée, par les installations des militaires et civils au cœur même de celle-ci a vu la naissance de structure militaire, administratif et commercial. Malgré cela elle a su maintenir dans la nouvelle configuration spatiale, une place prépondérante. Le paysage urbain venait de vivre un rayonnement par le biais des équipements publics comme l'hôtel de la préfecture, l'hôtel de ville, l'hôtel des postes et télégraphe, palais de justice, les banques.

L'originalité fonctionnelle et paysagère de la ville traditionnelle est due à l'implantation coloniale à l'intérieur des remparts, induisant sa déstructuration et sa transformation. Dans le souci de garder des fonctions urbaines d'une médina de 25.000 habitants, devenant le centre d'une agglomération de 500.000 habitants, les fonctions principales sont retenues, particulièrement celle de commandement, même si elle a induit les autres, s'exerce dans des bâtiments qui restent les éléments de repère les plus importants.

Comme l'Algérie, les architectes de l'époque, la logique de bâtir restent inconnus, et s'appuyer sur la signification et l'utilisation du vocable colonial nous ne pouvons que stimuler le débat sur l'architecture et urbanisme dans les pays colonisés, en questionnant d'autres sources afin de dissiper les égarements ou autres discrimination historique ou interprétative, et de soumettre des documents de différentes sources à la critique scientifiques.

« Peut-on considérer l'architecture de la ville coloniale comme une architecture symbolique ? Celle-ci étant considérée par le nombre d'auteurs comme moyen de communication, comme langage. Par les nouvelles constructions il a été créé un environnement en fonction d'une intention esthétique colorée qui s'accommode de l'expression du pouvoir »<sup>2</sup>.

« La France dessinait les contours de son nom de vie de confort, de prospérité et d'ordre » remarque Paul Chemetov<sup>3</sup>. L'architecte même est et au service du

pouvoir, c'est l'homme d'une situation politique, qui produit à son tour un discours. « La ville est aussi le creuset, le terrain d'application du pouvoir politique, il est précisément la place où celui-ci s'élabore » nous dit R. Boffil<sup>4</sup>.

Tout en s'interrogeant, ce cadre urbain finalement nous parle, et nous fournit des informations en guise de réponse, en guise d'éclaircissements. Remontant des parcours et les itinéraires, et pour répondre à ce besoin de compréhension et de connaissance, notre regard de chercheurs fut fixé sur la « production urbanistique et architecturale ou les équipements de pouvoir sans là pour légitimer les exprimer la colonisation »<sup>5</sup>.

Ce qui importe quand on aborde un espace existant, c'est surtout cette organisation et la signification qu'il 'endosse', sachant qu'une relation intime est là, ayant d'abord existé dans le mental avant d'être matérialisée sur le terrain !

« L'histoire et la ville vont de pair ... comment les dissocier ? Constantine, ses formes à une date précise de son histoire ... coloniale ! Entrons donc par le visage de la France dominatrice<sup>6</sup> ». Bien que la politique de colonisation ait greffé des styles d'architecture et de conception d'urbanisme nouveaux, la médina a conservé sa valeur tant bien que mal, gardant ainsi ces éléments d'origine indissociable à sa propre culture. Suivant un plan, fruit de remaniement incessant, les bâtiments de la ville coloniale s'établissent sur le rocher, lui donnant ainsi une personnalité particulière et démontrant par la même occasion la technique et le savoir-faire apporté en matière de renouvellement urbain.

Pour les leçons de défense et de gestion de la ville, le même plan est constamment utilisé même où le terrain est difficile. Il sera ainsi appliqué à Constantine, pour son extension et garder comme modèle concernant l'adaptation aux contraintes rencontrées.

On peut s'interroger sur les processus de la formation de la nouvelle ville selon les deux rives du Rhummel, en termes d'architecture et d'urbanisme.

Donc « une plongée profonde dans l'histoire » s'impose dans « le monde de l'histoire » de l'architecture et l'urbanisme de la ville. Précisément nous devons consulter en déloger l'histoire des formes architecturales, dan de la ville de Constantine au 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècle.

Tout en gardant dans la mémoire, que cette ville millénaire a vu défiler sur son sol différentes civilisations, tantôt refusant tantôt épousant « l'envahisseur », tantôt 'accueillant attouchements' et 'agressions' et rarement invitant 'l'étranger', qui ont façonné son visage urbain naturellement imposant et majestueux.

## **2.1 Les hypothèses de recherches**

Outre sa position géographique singulière, et de ses caractéristiques naturelles la particularité de Constantine réside dans cette richesse multiple englobant mille et une facettes, qui a fasciné les historiens de divers horizons, et sa 'vie' politique.

En effet la médina, nous apprend l'histoire nationale, est la gardienne jalouse de la mémoire politique de l'Algérie, quand on sait l'importance de la mémoire dans 'la construction identitaire de la personnalité algérienne'. Mon intérêt pour cette cité, n'est pas due à une quelconque nostalgie du temps passé, ni par un amour poétique des vieilles pierres. Longtemps poussé par une curiosité scientifique de connaître les anciens modes de vie, ses représentations et appropriations de l'espace caractérisant ce site, je me suis vraiment intéressé à ce sujet qui ne cesse de passionner d'autres spécialistes ou de simples curieux.

Comment a été opérée l'extension de Constantine ? Sur les axes principaux, on peut détecter un langage urbanistique et architectural haussmannien, s'exprimant par des immeubles barres donnant de dos les quartiers traditionnels. La rupture de cette 'filature' visuelle est 'remarquable' quand on s'approche du vieux centre. Sorte de brèche architecturale, qui annonce bien le 'heurt' de deux modes urbanistiques différents, l'un appartenant au 19<sup>ème</sup> siècle, l'autre au 14<sup>ème</sup> et 15<sup>ème</sup> siècle.

Ce 'heurt' délaisse la silhouette de la médina pour laisser surgir une nouvelle sous un aspect hostile de forme triangulaire. L'objectif de ces logiques est de produire une ville ou un quartier moderne d'un urbanisme dit haussmannien par des actions en direction d'un tissu ancien d'une ville traditionnelle cohérente avec ses structures urbaines et mode de vie propre à sa population autochtone. Pour quelles raisons et de quelle manière peut-on donc examiner cette mutation et ces transformations et la relation de cette juxtaposition de ces deux modèles et quel en est l'intérêt de cette intervention ?

La ville traditionnelle apparaît alors, comme un espace constantinois singulier du reste des tissus urbains, puisqu'elle est héritée d'une autre tradition urbaine. Quant à son tissu topographique, il reflète l'image d'une amnésie culturelle au contact de modèles étrangers, car si le reste de la ville figure sous le règne de l'angle droit, la médina quant à elle, épouse l'expression organique du rocher, pour se dissoudre dans le relief qui la compose<sup>7</sup>.

Une fois cette découverte faite, relire l'espace fut plus qu'évident, scrutant l'histoire des lieux. La chose la plus frappante dans la vieille ville est sans l'ombre d'un doute son authenticité. En cherchant l'architectural et l'urbain, on découvre aussi à notre grande stupéfaction et notre grand plaisir l'histoire et le savoir-vivre social cette magnifique médina.

Deux hypothèses sont donc émises pour fonder cette étude et dont les réponses aux questions données pour les valider ou les rejeter, doivent être soumises à une analyse :

2.11 La dégradation du tissu ancien est dû à la négation coloniale vers son tissu peut être une des causes de la présente situation.

2.1.2 L'abandon de l'état et l'inconscience du citoyen post indépendance n'a fait que persister le premier état de fait.

Ce travail est divisé en deux phases d'études soutenues par deux hypothèses traitées successivement : La première hypothèse prône la vieille ville durant sa première phase politique, constituée de deux périodes historiques, c'est-à-dire : la période pré coloniale, depuis la fondation du tissu ancien jusqu'à sa prise en 1837.

La période coloniale : de 1837 à 1958

La deuxième hypothèse la négation de la ville coloniale sur le tissu ancien : consiste à vérifier comment les mutations sociales spatiales en affectent l'espace médinois, nous montre comment le développement de la ville coloniale a agi négativement sur un patrimoine millénaire la médina.

### 3. Méthodologie

Axée sur la connaissance de la ville européenne outre-mer, on arrive à mieux cerner la problématique de l'exportation parlementaire des projets exportés et l'identification des personnes en charge de leur élaboration et de leur commande à savoir architecte, ingénieur, décideurs.

S'appuyant sur les opérations de préservation et de réhabilitation menée dans les pays concernés, la recherche à poussant à des intérêts des formes de mise en valeur. Les projets conduits dans le cadre de la coopération lui permettent de suivre son prolongement, tout en considérant la protection du vieux bâti et sa requalification.

S. Bensmail a abordé le sujet de la ville coloniale comme un projet de modernité d'abord, comme un projet de violence et de viol ensuite. M. Côte nous la présente sous son retournement de l'espace traditionnel, devenant un dépôt de structures matérielles et mentales exogènes A. Touati, 1997.

A travers cette étude, se dégagent le sens et le fondement des normes d'aménagement et d'esthétique nouvellement apportées.

N.Oulebsir étudia la forme de la ville coloniale sous l'angle de la notion du patrimoine.

L'émergence d'une conscience patrimoniale chez les architectes et archéologiques est née suite à l'intérêt porté à l'analyse des explorations scientifiques de l'Algérie, des relevés des monuments, les opérations. Seulement cet engouement passe de l'amour à la 'chose antique', à la légitimation du colonialisme, à la reconnaissance de l'art mauresque.

On distingue deux types de travaux sur la ville coloniale en Algérie. Le premier type concerne les préoccupations formelles relatives au patrimoine architectural et urbain de villes algériennes de type colonial. Le but est d'avoir une banque de données par l'inventaire et le catalogage, utilisant relevés, photographies, et autres enquêtes.

Considérant d'abord l'aspect historique, la méthodologie choisie dépendra donc de la naissance de la ville à un moment donné et les circonstances historiques de sa production. Pour expliquer le comment et le pourquoi de la naissance de cette

même ville, et pourquoi cette architecture et urbanisation, une série de données précises et utilisées dans un certain sens doivent être prises en considération pour arriver à une explication plus ou moins objective.

Notre mémoire est structuré en trois parties du plan de la rédaction : La première partie intitulée « questionnement sur la ville : aperçu et analyse conceptuelle », composée de deux chapitres :

Dans le premier chapitre, il est nécessaire d'évoquer quelques notions et définition de la ville sans oublier ces critères ses fonctions et ses concepts ainsi que son développement spatial. Cela nous aidera à mieux voir et mieux saisir les dimensions des structures architecturales, urbanistiques et leurs corrélations avec les structures conceptuelles.

Dans le deuxième chapitre, il est question de l'insertion d'un tissu urbain moderne dans un tissu traditionnel en prenant le modèle urbain français, dont la transformation de la représentation architecturale, né d'un tracé qui sert ses intérêts politiques et militaires, ignorant complètement la conception originale du tissu traditionnel.

La deuxième partie intitulée « De la ville précoloniale à la ville coloniale : inscription de deux modèles de société sur un espace composite » comprendra deux chapitres.

Dans ce chapitre il est question de l'histoire de la ville traditionnelle, ses structures spatiales et sociales, l'organisation et le fonctionnement de l'espace et ses relations la formation de l'espace sa composition urbaine qui constitue un système global aussi bien dans l'ordre de physique que dans l'ordre moral, reposant sur une certaines convention sociales concernant le tissu médinois.

Le deuxième chapitre s'intitule « la production de la ville coloniale : un processus évolutif », et qui traite de la transformation radicale de la structure du tissu urbain traditionnel existant, de sa composition et son tracé, et la manière avec laquelle le tissu urbain colonial a été étendu et étalé en superposant et juxtaposant une trame géométrique de la ville européenne.

Cette extension a été basée sur l'ouverture de plusieurs sites périphériques au-delà du rocher tels que : Bellevue, Bâb el kantara, Mansourah et sidi mabrouk.

La troisième partie, intitulée « la ville coloniale de Constantine : un tissu urbain en perpétuelle transformation » comprend deux chapitres :

Dans le premier chapitre, les transformations progressives de la ville coloniale sont citées. Tout ce qui va concrétiser d'urbanisme colonial et l'espace en mutation, nous permettra d'avoir l'idée d'une ville européenne séparée de la ville arabe, des limitations, unification, extension, pénétration, communication, menant à la bipartition de l'espace de la médina.

Dans le second chapitre tout en analysant l'aspect urbanistique de voirie, entraînant les nouveaux développements urbains, en tiendra compte de l'adaptation du tissu urbain de la ville coloniale par rapport au tissu traditionnel, à partir de la rue qui nous permettra d'assister au profond changement spatial de la ville.

### **3.1 Le plan de travail**

Si les faits et les événements ne peuvent être pris en dehors du temps et de l'espace, il est impossible de vouloir étudier la médina autant que patrimoine sans se référer à ces deux notions pour nous faire représenter l'objet étudié et donc pouvoir voir et faire savoir ce que la médina a gardé 'intact', et ce qu'elle a 'subi' comme changement ou altération, ou dégradation. C'est dire toute l'importance de la métamorphose découlant des 'avancées' de l'appropriation ou 'dégagement', ou carrément 'démolition'. C'est à juste titre que « la géographie serait la science des territoires, ou plus largement de l'organisation et de la différenciation de l'espace »<sup>8</sup>.

Selon Brunet, « elle est concernée par les caractéristiques des lieux et leur lien avec tout un ensemble d'éléments d'ordre politique, culturel, économique, historique et social et autres ; et comme elle touche de près ou de loin la transformation d'un espace dans toutes ses dimensions, cela va avec le but de ma recherche sans pour autant me 'limiter' dans un seul et unique champ disciplinaire », « mais il est à la recherche de repères scientifiques, afin d mieux servir ses objectifs »<sup>9</sup>.

Par une observation globale, on aborde l'étude du tissu ancien de Constantine, dont l'analyse des pratiques spatiales et sociales est opérée grâce à la retransmission matérielle dans l'espace.

La réflexion sur ce travail découle d'une observation minutieuse du tissu ancien, le rocher. Cette observation a permis une découverte progressive du lieu sous plusieurs aspects : Spécificité topologique et plusieurs particularité typologie que :

Evolution synchroniques : temps espace

Somme de caractéristiques historiques

Prolifération des maux sociaux et des difficultés urbaines

Tout phénomène spatial ou a-spatiale peut être exploré par cette démarche. Pour l'élaboration de cette recherche, cette approche qui englobe la morphologie originelle et originale au métamorphose sociaux urbaine est inévitable, sans toutefois pouvoir satisfaire toutes les questions qui restent suspendus du moment qu'elle ne trouve pas de réponse adéquate. La démarche inductive le est un outil qui permet d'étudier un processus par la formulation des hypothèses ou un nombre de questionnement dans le but de pénétrer un phénomène et vérifier son 'acceptabilité' dans le réel. Ce travail, enfin, tentera d'ouvrir un éventail de connaissances sur le sujet.

### **3.2 Le travail a été structuré comme suit :**

**Première partie** : questionnement sur la ville : aperçu et analyse

**Chapitre I** : la ville conceptuelle comme notion

**Chapitre II** : ville coloniale : introduction d'un tissu urbain moderne

**Deuxième partie** : de la ville précoloniale à la ville coloniale : inscriptions de deux modèles de société sur un espace composite : cas de Constantine

**Chapitre III** : la ville précoloniale : un espace introverti

**Chapitre IV** : la production de la ville coloniale : un processus évolutif

**Troisième partie** : la ville coloniale de Constantine : un tissu urbain en perpétuelle transformation

**Chapitre V** : des transformations de la ville coloniale : un espace en mutation

## **Chapitre VI : ajustement des adaptations de la ville coloniale**

### **Conclusion générale**

### **Bibliographie**

#### **4. les sources**

Deux types de source constituent les documents utilisés pour la réalisation de cette thèse, servant de base pour notre présente recherche :

- 1 –Des sources archivistiques recueillies au niveau de l'office des archives de la wilaya et de la commune de Constantine, et de la bibliothèque nationale de France à Paris.
- 2-des sources bibliographiques constitués d'ouvrages généraux et spécialisés, de rapports d'exposition et de rapport d'étude.

Malgré une consultation facile vu la disponibilité des données au niveau des archives de la wilaya de Constantine, ce qui m'a permis d'orienter mon modeste travail vers des documents officiels historiques, datant du 19<sup>e</sup> siècle, certainement riche pour aider les chercheurs à mieux éclairé certaines zones d'ombre pouvant surgir ici et là, la reproduction de certains documents et à l'analyse du terrain fut impossible.

Je fus obligé de me contenter de la consultation sur place, chose qui orienta mon approche.

A la bibliothèque nationale de France à Paris, ma consultation allait des composés d'ouvrages historiques, surtout les récits de voyage et les rapports de géographes aux cartes et aux plans. Encore une fois hélas, l'ancienneté de ces documents ne permettait pas de les reproduire complètement.

Concernant les ouvrages, trois types de documents sont choisis :

- 1- Des ouvrages thématiques englobant le patrimoine, les centres historiques, les médinas, les notions d'urbanisme et de géographie du territoire
- 2- Des ouvrages spécialisés dans les questions urbaines en Algérie (Constantine et Alger etc...)

- 3- Des documents et ouvrages spécialisés dans l'histoire de l'Algérie et la méditerranée

Enfin, le recours aux sources électroniques m'a été d'un grand apport pour constituer la base iconographique dans mon présent travail de recherche.

## Références

<sup>1</sup> A.Touati, thèse de magister, « la relation entre structures spatiales et les structures conceptuelles, Les Impacts de l'Influence Extérieure sur la Médina de Constantine », Université de Constantine, 1997

<sup>2</sup>B. B. Sahraoui, 2004, Doctorat, Pouvoir et Production de la Ville Coloniale, Constantine, Université de Constantine, Architecture.

<sup>3</sup>Paul Chemetov, « La fabrique des villes », édts de l'Aube, Paris 1992, p.42

<sup>4</sup>R. Boffil, « l'architecture de la ville » librairie arthaud, paris, 1978, p.32.

<sup>5</sup>B. B. Sahraoui, 2004, Doctorat, Pouvoir et Production de la Ville Coloniale, Constantine, Université de Constantine, Architecture.

<sup>6</sup>Idem

<sup>7</sup>M. Djeddou, Doctorat, Patrimoine en Algerie, Paris, 2003

<sup>8</sup>Gumuchian. H. Marois, C, Févr. V, initiation à la recherche en géographie, aménagement, développement, territoire, environnement, Edition Economica 2000, page 15,

<sup>9</sup>M. Djeddou, Doctorat, Patrimoine en Algerie, Paris, 2003

## **Première partie**

### **Questionnement sur la ville : aperçu et analyse conceptuelle**

- **Introduction**

La ville est devenue une notion très incertaine et les termes pour la définir sont innombrables, et il y a peu de points communs où l'on trouve une certaine unanimité. La ville semble être ressentie d'une manière différente par tous les hommes.

Pour une meilleure approche de la notion « ville », il nous semble nécessaire et important de nous questionner sur les points suivants :

- Qu'est ce qu'une ville ?
- A quel moment pouvant nous donner le nom de ville à une agglomération de population ?
- A quel moment où la population a-t-elle conscience de faire partie d'un cadre spécifique, original qui n'est pas le village mais devient un ensemble particulier suffisamment développé ?
- Quelle est la meilleure définition que peut-on donner à une ville ?

A travers nos diverses lectures, il apparaît que la tâche n'est guère aisée et les critères avancés sont très diversifiés et d'inégale valeur.

La ville semble être un tout, comme l'a si bien dit un écrivain en désespoir de cause ; « une ville est une ville, un point c'est tout ».

Architectes, sociologues, géographes et historiens ont tous essayé d'esquisser une définition de la ville et d'en cerner ses caractères propres et, pour mieux saisir la nature de cette notion de ville, nous passons en revue certains de ces critères qui, d'ailleurs, ne font pas le consensus de tout le monde.

## Chapitre I : Concept de la ville

### • Introduction

La ville se présente à nous par les images qu'offre l'assemblage composite des matériaux urbains. Le visuel devient un champ privilégié de la réflexion sur la ville, en saisissant la dimension urbaine de la discipline. Les travaux de Kévin Lynch<sup>1</sup>, de Philippe Panerai<sup>2</sup>, pour ne citer que ceux-là, en sont un exemple. La mise en avant de la notion de la ville, avec son architecture urbaine (suite aux travaux théoriques italiens).

« L'une des implications, pouvant d'ailleurs constituer une autre hypothèse de recherche, est que le devenir économique des villes globales est de plus en plus déconnecté de leur arrière-pays, voire de leur économie nationale.

De cette imbrication de firmes, de talents, d'expertise, résulte qu'un type particulier d'environnement urbain fonctionne de la même manière qu'un centre informationnel. Être localisé dans une ville revient à participer à une boucle d'information extrêmement dense et intense ». Saskia Sassen, 2004.

En ce sens, l'analyse de la ville globale met en évidence le fait que la globalisation se matérialise par nécessité à des endroits spécifiques et à travers des arrangements institutionnels dont bon nombre, si ce n'est tous, sont localisés sur des territoires nationaux<sup>3</sup>. Jacques Derrida s'interroge sur les implications de cette proposition. Une Ville peut-elle se distinguer d'un Etat, prendre de sa propre initiative un statut original qui, au moins sur ce point précis, l'autoriserait à échapper aux règles usuelles de la souveraineté nationale?

Selon M. Roncayolo, (1990) «la ville est une centralité en elle-même qui assure, par son existence et sa localisation, la rencontre et l'échange entre les hommes». Par cette définition, on se rend compte que la notion de centralité peut s'appliquer à plusieurs échelles : à celle de la ville s'ajoutent les niveaux inter et intra-urbains. Une définition simple et universelle d'une ville est difficile. Le concept de ville varie beaucoup d'une région ou d'un pays à l'autre.

## **I-1 Critères d'identification de la ville**

L'histoire de l'humanité est étroitement liée avec celle des villes. Création de l'homme, la ville apparaît vers 3000 ans avant J.C, la Mésopotamie et la vallée de l'indus sont les premiers foyers à partir desquels la ville a rayonné, et cette propagation s'est faite souvent à un rythme inégal. Les villes se caractérisaient par des formes d'organisation de l'espace et l'individualisation d'un centre qui localise les édifices religieux et civils ; leur croissance se faisait d'abord autour de cette place qui regroupait les palais et les temples, puis, le long des voies qui les mettaient en communication ou qui les reliaient aux autres différentes parties du pays.

La ville, jusqu'au moyen âge, répondait essentiellement à des besoins d'encadrement administratif, militaire ou religieux et à la nécessité d'échanges de produits de l'artisanat et de l'agriculture pour des sociétés majoritairement rurales. A cette époque, les villes illustraient parfaitement la diversité des cultures, des civilisations et les étapes de leurs parcours très mouvementés. L'histoire des villes est celle du fonctionnement d'une société inscrit dans son espace ; et l'histoire de la mise en forme de cet espace.

### **I-1-1 Critères quantitatifs**

Dans un monde en mouvement, elle ne peut être qu'évolutive, et ce critère nous semble important mais suffisant. Aux périodes de recensement, les pays sont tenus de recourir à une définition et le nombre des habitants est très souvent pris en considération. Mais au dessus de quel seuil, l'agglomération devient-elle une ville ? En Scandinavie, un groupement de 200 habitants constitue une ville ; en Grèce, pour mériter le nom d'une ville, il faut que l'agglomération dépasse 10.000 habitants, au Canada il faut 1000 habitants pour faire une ville, aux Etats-Unis 2500 habitants ; un millier suffit au Venezuela mais il faut 5000 habitants pour faire une ville au Ghana.

Pour la France l'I.N.S.E.S. (Institut National des Statistiques Economiques et Sociales) pour qualifier une commune urbaine, le seuil adopté depuis 1854 est de 2000 habitants<sup>4</sup>. Ces limites apparaissent aujourd'hui très arbitraires, d'autant plus que les chiffres varient considérablement d'un pays à l'autre. Un meilleur critère serait-il la superficie occupée ? La ville serait alors un rassemblement d'hommes sur une superficie restreinte, autrement dit combiner les chiffres absolus et la densité spatiale. Mais des habitants peuvent s'étendre sur plusieurs centaines d'hectares sans constituer pour autant

un groupement unifié et structuré. De ce fait, il est évident que ce critère purement arithmétique et largement inadéquat, car il peut varier considérablement suivant le type de villes et dépendre beaucoup des conditions géographiques que des exigences d'une agglomération urbaine, il peut aussi ramener à classer comme ville des ensembles de populations rurales.

### **I-1-2 Critères qualitatifs**

L'habitat urbain est distinct de l'habitat rural et cette différenciation s'est déterminée même dans les civilisations très anciennes. Ainsi, pour définir une ville on se réfère souvent à son aspect architectural. La ville était symbolisée par la qualité et le type de son habitat, par la richesse de l'architecture de son centre, par la hauteur de ses immeubles et leur densité, par ses encombrements, sa promiscuité. Elle se caractérise aussi par son architecture monumentale, Pausanias voyageur est géographe du XI<sup>ème</sup> siècle de notre ère écrivit : « *comment pourrais-je donner le nom d'une ville à une cité qui n'a pas de théâtre, pas d'agora, pas de salle d'assemblée, pas de gymnase* »<sup>5</sup>.

Il est vrai, que tous ces aspects caractérisent les traits dominants de la ville, mais pour mériter le nom d'une ville, le groupement doit-il se définir uniquement par la nature et la qualité de ses monuments ? Mais dans bien des cas beaucoup de villes modernes sont différentes de ce schéma. Très étendues, elles ont une faible densité, les monuments sont presque inexistantes ou très dispersés dans l'espace, les centres villes sont absents ou sont réduits à de petits noyaux (le cas de Los Angeles et de nombreuses autres villes des Etats-Unis). Cependant l'évolution actuelle de l'urbanisme ramène à donner une valeur de centralité et de symbolisme architectural que nous n'abordons pas dans ce travail car ce n'est pas l'objet de notre recherche.

### **I-1-3 Critères fonctionnels**

Le terme de fonction a été emprunté à la physiologie, il assimile une ville à un organe ; il a été imaginé par F.Ratzel en 1891, et repris depuis lors par tous les urbanistes. La fonction fournit un aspect beaucoup plus distinctif que la densité et nombre d'habitant, car on admet généralement qu'une ville se caractérise par la dissociation qui s'y opère entre le travail et la terre.

A titre indicatif, nous pouvons citer l'exemple de l'Inde où pour avoir droit au statut de ville, il est spécifié que l'agglomération doit non seulement avoir plus de 5000 habitants, sa densité doit dépasser 1000 habitants au kilomètre carré, et il faut que plus de 75% de sa population masculine exerce un métier non agricole. Mis à part l'exemple de l'Inde beaucoup d'autres pays tel que le Congo, le Venezuela, etc. font intervenir le critère de fonction pour entraîner des interprétations très diverses.

Il s'agit des activités de la ville en tant qu'organe exerçant une fonction dans un ensemble. Les services rendus à sa population, c'est à dire un usage interne ne relèvent pas de la fonction de la ville, ce ne sont pas eux qui représentent la raison d'être de la ville. Nous retiendrons donc seulement comme fonction de la ville, les activités qui justifient son existence et son développement, qui apportent les ressources nécessaires à sa vie. Nous entendons par le rôle joué par la ville sur son hinterland car on ne peut concevoir, en effet une ville sans une certaine étendue de terre qui la fait vivre et qu'en retour elle ravitaille et anime. La ville donc par essence, est un lieu d'échanges de toute nature, un lieu de service rendu aussi bien à sa population qu'à l'extérieure.

Ces fonctions sont celles du commerce de toutes dimensions, des activités de services aux entreprises, banques, administrations, équipements, de santé, activités juridiques etc. Ces services peuvent varier à l'infini selon le type de taille de la ville. Un autre critère de taille peut découler de cette prédominance des activités de services est celui du rythme urbain qui est caractérisé par une conduite relativement grande de la ville dans les rues et de l'animation qui s'y déroule, fonctions qui peuvent coexister avec celles-ci telle que la présence des industries de type primaire ou secondaire.

La ville est donc un assemblage de fonctions qui permettent son existence ; elle est comparable à un organisme vivant dans lequel les organes accomplissent des fonctions de rythmes et de nécessités différentes mais liées par une complémentarité générale. La répartition de ces fonctions pourrait être analysée pour déterminer en particulier le type de la ville (culturelle, commerciale, industrielle, militaire, touristique etc.).

## **I-2 Les fonctions et productions de la ville**

Ce sont les plus évidentes, la ville est une concentration humaine et, on ne peut imaginer une ville sans habitat revêt des formes et de types extrêmement différents d'une ville à une autre ou d'une partie de la ville à une autre ; les principales différenciation proviennent du caractère et de l'aspect architectural de chaque type d'habitat. Avant la première révolution industrielle, les activités de production étaient directement liées à la ville. Sont fournies à partir d'atelier établis de la ville, uniquement les matières premières tels que l'acier, le papier, le verre etc.

Il existe encore de bons modèles actuels dans les villes traditionnelles de l'islam. Fès au Maroc offre un bel exemple, dans ce type de ville. Il existe une liaison intime entre production, commerce, et habitat et ils sont englobés dans un organe unique ; tel est le cas de plusieurs autre villes des pays du tiers monde. Même dans les pays développées, ce genre d'activité et loin d'avoir disparu complétement aussi les travaux de métaux précieux, le façonnage de bois et d'autres types d'activités dont la gamme est très variée, se déroulent dans des ateliers urbains.

### **I-2-1 La fonction productive moderne**

L'industrie anime d'innombrables villes. Elle s'est diffusée en ondes successives dès la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle en Angleterre, au XIX<sup>ème</sup> siècle en Europe continentale puis en Amérique du Nord et au Japon, avant de gagner peu à peu au XX<sup>ème</sup> siècle le reste du monde. Nombreuses sont les villes qui sont issues de la grande industrie qui était une composante de l'urbain à l'exception des centres anciens dont les tissus très denses ne permettaient pas l'implantation des usines.

Beaucoup de villes sont littéralement bâties autour des industries ou parfois même autour d'une seule usine : cas des villes liées à la métallurgie comme Creusot. Terni en Italie, Tatanagar en Jamshedpur en inde, Bethléem aux Etats-Unis ; au textile : les villes de la nouvelle Angleterre, comme Lowell ou Manchester.

## **I-2-2 Les fonctions du tertiaire**

S'il n'y a pas de ville sans habitat, il n'y a pas non plus de ville sans tertiaire, alors qu'il peut exister de villes sans industries. Une agglomération qui ne comporte que des activités de production et d'habitat peut statistiquement rassembler suffisamment de population pour atteindre le rang de villes mais le nom peut lui en être dénié. Le terme désigne l'ensemble des activités n'appartenant ni à l'industrie, ni à l'agriculture, il est aussi ancien que la ville, puisqu'aux fonctions initiales de marché de pouvoir, administratives, militaires ou religieuses.

Des activités commerciales plus étoffées, commerce de gros et grand commerces se sont développés dans les villes les mieux situées. Mais la classification de cette notion a été inventée au début du XX<sup>ème</sup> siècle par Colin Clark<sup>6</sup>. On continue à utiliser par commodité, bien que la différence entre tertiaire et le secondaire soit floue dans les deux sens de l'interférence : l'artisanat de production classé dans le secondaire participe à la vente dans le cas des métiers de l'alimentation (boulangers par exemple).

## **I-2-3 La diversification du tertiaire**

Le tertiaire ne cesse de croître, il occupe la majeure partie des citadins ; ces activités de plus de plus en plus diversifiées, appartiennent à cinq grands secteurs ; le commerce, les transports , l'administration, les services publiques et les services marchands. On peut également distinguer :

- Un tertiaire administrative - assurant le fonctionnement des grandes services publiques, l'éducation et la santé, et celui de l'appareille d'Etat comprennent les emplois civils et militaires et les emplois des collectivités locales.
- Un tertiaire lié aux services des personnes englobant le commerce de détail, les transports, les télécommunications, le sport, les loisirs , le tourisme, l'information et la culture.
- Un tertiaire d'entreprises- marqué par l'essor des activités commerciales, bancaires, financière, et boursières, le rôle croissant de la recherche assurée par des laboratoires et des instituts publics et privés, la multiplication des entreprises de services dans l'informatique, le marketing, la publicité, les relation publiques<sup>7</sup>.

- Ce sont ces critères de classement qui permettent mieux d'élever un groupement au rang de ville et faciliterons le classement des villes entre-elles en combinant son existence et son rayonnement

#### **I-2-4 Le tertiaire dans le centre de la ville**

Le centre des villes sarde une importante fonction administrative, commerciale et service, malgré la tendance à la dépopulation et les difficultés de stationnement ; marchés, boutiques, traditionnelles, grande magasins, cafés et salles de spectacle contribuant à l'animation de la rue. Dans les villes des pays du Tiers Monde, l'artisanat et le tertiaire informels y jouent un rôle majeur. Dans les métropoles, les fonctions de commandement économiques et financières restent au centre ou proches du centre.

#### **I-3 Pôles d'activités en périphérie : relation ville-industrie**

La grande nouveauté de la deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> siècle a été l'apparition des commerces périphériques en dehors du périmètre dense de la ville et même hors de la ville. Depuis, on assiste à un développement de se secteur aux périphériques des villes qui se spécialisent dans les activités liées au passage : hôtel, restaurant, salons d'exposition etc. L'implantation des entreprises, y compris parfois de leurs sièges sociaux obéit à d'autres logiques : le désir d'être dans les zones d'activité modernes, bien desservies par des autoroutes ou près d'un aéroport. L'industrie quitte les villes où elle s'était massivement installée jusqu'à la seconde Guerre Mondiale les longs des voies ferrées et des voies d'eau, pour s'implanter en périphérie dans des zones industrielles.

Ce déménagement a des causes multiples : l'impossibilité technique d'étendre l'usine sur place, voire même de la moderniser sur un site initial, l'ampleur des nuisances apportées au milieu urbain par l'activité industrielle, en périphérie des parcs industriels placés le long des voies rapides. Cependant, quelles relations lient la ville à l'industrie ? Si l'industrie n'est pas nécessairement implantée en milieu, il n'en demeure pas moins que la ville est un système technique et social qui présente pour les entreprises industrielles de multiples atouts. Elle est à la fois un rassemblement de population donc un fournisseur d'emploi et un marché de consommation, un centre de pouvoir ou prennent les décisions majeures et ou se

trouvent concentrées des fonctions rares, un carrefour équipé d'infrastructures de transport et de télécommunication. Ces interrelations font que l'industrie soit en grande partie urbaine ou en périphérie.

#### **I-4 L'espace urbain : entre mutation sociale et extension spatiale**

« Il y a, à l'origine de la mutilation et même souvent de la disparition des villes indigènes, dans les pays où s'installe les européens. La tendance toute naturelle, forcée même au début, à s'installer là où se trouvent la vie et les affaires, c'est-à-dire dans la ville indigène. A très bref délai chacun s'y gêne et en souffre. Toutes les habitudes tous les goûts s'opposent. Peu à peu, la ville européenne chasse le naïf, En somme, il faut finir par sortir de la ville indigène et créer de nouveaux quartiers. Mais il est alors trop tard : le mal est fait ; la ville indigène est polluée, sabotée : tout le charme est parti. » Lyautey, « Paroles d'action, 1900-1929 », Paris, 1927. L'exemple du Mans par Arnaud GASNIER sur l'espace urbain et ses mutations.

Le Mans témoigne bien des mutations politiques et sociales, que connaissent les sociétés urbaines, par des dynamiques polarisantes du centre-ville, une déspecialisation de l'espace, un développement axial des éléments porteurs de centralité et une crainte d'un accroissement des segmentations socio-spatiales. «La notion de centre est géométrique et recouvre dans sa définition une volonté de structurer et d'organiser l'espace. Le centre est le milieu d'un espace donné, le point où convergent des actions diverses et où se produit un grand mouvement.

Le centre des villes est un espace fortement marqué dans l'esprit du citoyen puisqu'il est, dans la plupart des cas, à l'origine du développement urbain. Il est le repère spatial sans lequel l'homme des villes ne pourrait s'organiser socialement, même si la vie sociale peut se concentrer autour d'autres lieux urbains ». Arnaud GASNIER, 1991.

« Les migrations du travail ont déterminé, depuis une vingtaine d'années, l'évolution urbaine de la commune et des agglomérations satellites, où les logements tout comme les équipements, arrivent avec retard.

L'afflux massif de population a engendré des modifications dans la structuration de l'espace urbain, tout comme dans la gestion de la ville. La trame des pratiques sociales, marchandes, qui sont déployées par le biais du travail (accession ou non-accession au logement, amélioration du pouvoir d'achat dans le cas des salariés) sous-tendent la

mutation de l'espace annabi et plus largement de l'espace régional, voire méditerranéen, par le truchement des villes structurantes telles que Marseille en France, Alicante en Espagne ou Naples en Italie. » Monique Fenet-Rieutord.

### **I-4-1 Essor de l'urbanisation**

La révolution industrielle relance la diffusion et la croissance des villes qui étaient longtemps en déclin en commençant d'abord par les pays les plus avancés à leur tête la Grande Bretagne ; tandis que malgré les créations urbaines d'origine coloniales les pays du Tiers monde, à cette époque, demeuraient principalement ruraux. Ce n'est qu'à la deuxième moitié du XX siècle que l'urbanisation s'est littéralement généralisée et a touché pratiquement tous les pays de la planète, dont les pays en voie de développement qui semblaient combler leur retard atteignant des taux de croissance urbaine impressionnants.

Aujourd'hui nous vivons une époque de villes, ou ces dernières se multiplient et grandissent en dehors de leurs limites, en provoquant une mutation de l'espace rural. En réalité, cette transformation provoquée par l'espace urbain sur l'espace rural n'est pas seulement conséquence directe de la ponction opérée mais presque paradoxalement aux effets d'attraction de la ville, se sont ajoutés des effets de diffusion dès que la poussée urbaine a atteint une certaine ampleur, dès lors, urbanisation et mutation de l'espace rural, loin d'être incompatible ne son plus que deux aspects d'un même phénomène liée au changement des situations, la notion d'urbanisation attribuée seulement à la ville, a été ensuite appliquée à la mutation des villages.

L'urbanisation signifie en premier lieu concentration de peuplement dans un espace, au delà d'une certaine densité. La dimension et la densité à partir desquelles une unité spéciale peut être dite urbaine, sont difficile a délimiter et variables. Le plus important est quelle implique toujours une concentration, des pouvoirs et des besoins. Dès lors l'urbanisation commence quand il y a un regroupement de personnes<sup>8</sup>.

### **I-4-2 Le concept d'agglomération**

Le terme «*agglomération* », qui désignait sans plus de précision un groupe d'habitation, a vue son sens se préciser et s'élargir en fonction même de l'extension

du phénomène . L'agglomération dans son acceptation actuelle, est la conséquence de l'acceptation de l'urbanisation provoquée par l'augmentation considérable de la population des villes. Or, l'afflux incessant des nouveaux venus ainsi que l'explosion démographique ont contraint une certaine partie de la population à se fixer de plus en plus loin du centre urbain primitif.

#### **I-4-2-1 Le développement urbain des villes**

Le développement des villes peut se faire suivant des scénarios différents :

- Une ville peut se développer en poussant ses tentacules sur un espace vierge le long des voies de communication, englobant même parfois des villages peu importants ; nous assistons alors à une opposition très marquée entre le centre urbain et sa périphérie, qui revêt l'aspect d'une banlieue indifférenciée.
- Au contraire si la ville principale se développe au cœur d'un milieu très différencié, ou existent déjà en périphéries de petites villes secondaires antérieures, celles ci réussissent à conserver une certaine personnalité et forment des éléments originaux parmi la banlieue.
- Enfin, plusieurs agglomérations voisines peuvent se développer simultanément. Dans ce cas, si elles sont assez rapprochées, leurs banlieues respectives finissent par se juxtaposer et l'on a une agglomération à plusieurs noyaux sensiblement égaux .

On assiste alors à une conurbation, termes que les auteurs anglo-saxons ont tendance à étendre à toute forme de ville. Les agglomérations se sont surtout développées dans les pays où l'urbanisation est déjà ancienne et envahissante, car les espaces administratifs urbains proprement dit sont depuis longtemps saturés et toute expansion ultérieure se fait aux dépens d'autres circonscriptions administratives périphériques, classées encore souvent comme rurales.

#### **I-4-2-2 Délimitation des villes**

Le principe de délimitation de l'agglomération est difficile à déterminer dans la mesure où la ville est en continuelle croissance grignotant dans son chemin, les espaces de la campagne. Selon l'annuaire de l'O.N.U, l'agglomération urbaine comprend par définition, la proche banlieue, c'est à dire la zone fortement peuplée

qui est extérieure mais contiguë aux limites de la ville<sup>9</sup>. Cette définition peut faire allusion et sembler très précise, en réalité, elle est extrêmement vague ; comment apprécier « *une zone fortement peuplée* », si ce n'est relativement, et où tracer les limites ? Il faut donc chercher des critères plus précis et beaucoup ont été proposées.

Certains sont de nature spatiale, d'autres de nature fonctionnelle, telles que la densité des constructions, la densité de la population, migrations pendulaires etc. Ainsi d'après Jacqueline Beaujeu Garnier et Catherine Le fort<sup>10</sup> ; la diversité de ces principes de délimitation permet d'identifier deux types d'agglomération :

- Les premières correspondent à une occupation de l'espace assez strict, et elles correspondent à un critère physique bien déterminé, continuité de l'espace bâti ; elles sont limitées par des zones rurales, des forêts ; ce sont généralement des agglomérations moyennes, a grandes parmi les compagnes.
- Les secondes se caractérisent avant tout par les liens fonctionnels résultant de rapports historiques, du développement d'activités communes.

Elle représentent une cohésion économique, elles sont animées par des échanges préférentiels mais peuvent, à la faveur du réseau de transport, présenter certaines discontinuités dans l'espace bâti.

## **I-5 L'essor de la périurbanisation**

En Europe en 1970, il y a eu l'apparition d'une nouvelle forme urbaine ; c'est le phénomène de périurbanisation qui relève beaucoup plus de l'espace urbanisé que de l'espace urbain. Il est nécessaire de l'évoquer car il relève de l'une des formes principale de la croissance urbaine autour des villes dans tout les pays du monde. Dans la plus part des cas, le front urbain continue et floue, et il est très difficile de pouvoir tracer des limites urbaines.

Souvent les espaces bâtis s'éclaircissent mais il demeurent pour une grande part voisins sinon continus, ce n'est pas tout à fait la campagne et ce n'est pas encore la ville. Le phénomène de la périurbanisation est lié, en premier lieu, par l'émigration d'une partie de la population du centre vers la périphérie de l'agglomération.

Dans les pays industriels, ce déplacement de personnes concerne toute catégories de population, mais plus particulièrement les classes aisées et les classes moyennes. Le désir de posséder sa propre maison, en aspirant de vivre dans la « *nature* » en fuyant les encombrements et la pollution de la ville, sont des conditions importantes dans le choix de mode de vie en milieu périurbain.

### **I-5-1 Les banlieues**

Les banlieues sont les parties externes des agglomérations, dépendantes ou non administrativement de la commune centre. J. B. Charrier<sup>11</sup> définit la banlieue comme : « *une réalité géographique sur generis ; elle est à la fois un espace fonctionnel et une certaine série de paysages ...* », « *il rajoute* » qu'il est vrai que nous définissons ainsi les banlieues dès qu'un certain pourcentage d'habitants se déplace chaque jour pour aller travailler dans l'agglomération principale. « *Il rajoute* » qu'il est vrai que nous définissons ainsi les banlieues « *dortoirs* » ; il y a aussi des banlieue industrielles qui attirent, depuis la ville principale, plus de travailleurs qu'elles ne lui envoient : on pourrait peut être parler de banlieues « *inversées* ».

A notre avis, seule l'existence des migrations de travail, inverses ou normales , entraînant des rapports quotidiens, permet de définir véritablement la banlieue, mais il faudrait que la banlieue « *inverse* » demeure sous la dépendance de la ville principale n'ayant qu'une partie des attributs de la ville, et ne possédant on particulier ni commerces développées , ni rayonnement propre. D'après J. Bastié<sup>12</sup> la banlieue moderne se caractérise par :

- Un plus faible pourcentage d'espace bâti, plus grande place de l'habitat individuel, une plus faible densité du sol.
- L'absence de pôle assez important pour contre balancer l'attraction exercée par le centre de la ville.
- Une urbanisation souvent spontanée, sans aucune idée directrice, et l'insuffisance des équipements collectifs.
- Un déficit d'emploi par rapport à la population résidente.
- Le morcellement administratif.

## **I-5-2 Le péricentre et ses limites**

Les secteurs entourant le centre peuvent être qualifiés d'espaces péricentraux ou de péricentres. Ce sont des espaces urbanisés en plusieurs étapes, ils possèdent leurs particularités et leurs nuances. Les quartiers péricentraux, zone intermédiaire entre le centre et la banlieue, forment l'enveloppe immédiate du centre avec lesquels ils constituent la ville. Avec la ville, la banlieue forme l'agglomération. Les limites des centres péricentraux sont toujours difficiles à limiter sauf dans les cas de discontinuité ou de coupure interstitielles du tissu urbain, toutefois ces délimitations restent connues des habitants et ignorées des étrangers, cette connaissance vient de la conscience collective d'appartenance, laquelle échappe à tout critère scientifique.

Les secteurs péricentraux ne sont pas des lieux d'accumulation des activités proprement dit, ils appartiennent à la ville et dépendent du centre pour l'essentiel des équipements commerciaux, des services et une bonne partie de la population y travaille aussi. Les habitants des secteurs péricentraux se sentent des citoyens alors que ceux de la banlieue ont conscience de ne pas appartenir à la ville.

La population des pays industrialisés et fortement marquée par les déplacements vers le centre pour le travail, les services, les loisirs etc. Les quartiers péricentraux ont une structure hétérogène car l'édification de leurs constructions n'a pas été faite à la même période, ils ont évolué librement et différemment dans le temps, c'est ce qui caractérise leur grande variété morphologique.

Sur le plan socio-économique, il n'y a pas une homogénéité, nous rencontrons dans la plupart des villes des quartiers aisés, des quartiers de classe moyenne et des quartiers pauvres. Ces distinctions tiennent à la structure socioprofessionnelle de leurs habitants et aux caractères concomitants qui en découlent sur l'habitat et le cadre de la vie.

## **I-6 Croissance spatiale de la ville : prolifération de banlieue et périurbanisation**

Autrefois en Europe, en pays d'Islam ou en Extrême Orient, la ville entourée de remparts se distinguait facilement du plat pays, en dehors de ceux-ci, les faubourgs

linéaires, s'industrialisait sans peine des campagnes qui étaient essentiellement paysannes, les limites entre ces deux entités étaient bien marquées. C'est au début du siècle dernier, avec l'apparition des banlieues classiques, que la croissance urbaine a commencé réellement à prendre de l'ampleur et déborder des limites de la ville, les spécialistes parlent des communes suburbaines, sans leur accorder une attention particulière.

Ce n'est qu'à la fin des années cinquante que le processus de sub-urbanisation s'accélère notamment avec la construction des grands ensembles, et on commence à s'interroger sur ses développements et sur les agglomérations urbaines dont la couronne suburbaine compte presque autant d'habitats que la commune centrale. On assiste également à la sub-urbanisation des emplois et des activités sous la forme de zones industrielles. Les diverses actions spontanées sur le périmètre périurbain sont la cause d'une grande consommation de l'espace et développement urbanistique et anarchique.

Selon P. Laborde<sup>13</sup> : « *la périurbanisation est plutôt le résultat d'une croissance spontanée que d'une croissance planifiée, soit que la planification est insuffisante, débordée par la croissance urbaine, soit parce que le phénomène a lieu au-delà des limites des zones couvertes par des règlements d'urbanisme ou bien parce qu'aucune planification n'existe* ».

Nous pouvons affirmer qu'en définitive que la périurbanisation est le résultat de l'implantation d'éléments induits par le développement urbain ou dû à l'initiative individuelle dans un espace à la périphérie d'une ville, une sorte de projection de la ville sur l'espace rural environnant.

La périurbanisation représente une nouvelle phase de la croissance urbaine, ancienne et de grande ampleur dans certain pays comme les Etats-unis, la Grande Bretagne, ou la France, récente ou encore très limitée dans la plupart des autres pays. Rurbanisation et périurbanisation ne sont pas synonymes comme le prétendent certains auteurs tels B. Dezert ou A. Metton<sup>14</sup>.

On entend par périurbanisation, l'urbanisation de la périphérie des villes en continuité avec l'agglomération. Tant que le néologisme de rurbanisation a été créé

dans les années soixante pour répondre à une réalité nouvelle. La rurbanisation désigne la transformation de villages, initialement ruraux et situés à l'écart des villes, en commune en voie d'urbanisation, par l'implantation de logements individuels ou collectifs, et d'équipements fonctionnels venus de la ville.

La rurbanisation résulte d'un mouvement de déconcentration urbaine à distance. J.B Charrier dans son ouvrage<sup>15</sup> exclu de la rurbanisation, l'implantation, même à distance de la ville, les grands ensemble périphériques, les villes nouvelles ;qui se constituent une urbanisation satellitaire.

Cependant, le développement des villes satellites et des villages urbains peuvent être regroupés d'après l'auteurs sous le terme général de périurbanisation. Les causes de la rurbanisation sont triples : P.B Durafour<sup>16</sup> fait ressortir trois causes : La répétitivité urbaine du fait du prix élevé des terrains et d'inconvénients spécifiques aux villes, comme les difficultés de circulation, le bruit, la population et parfois l'insécurité ;

- les atouts propres aux campagnes périurbaines, épargnées au moins dans un premier temps car ces inconvénients et souvent plus proches, en terme de temps de trajets, que le centre ville des zones d'activités et des centres commerciaux périphériques.
- le changement de mode de vie, grâce à la diffusion de la voiture qui devient alors indispensable et aux éléments du confort moderne jadis réservés aux villes : le téléphone, l'électricité, le gaz, le réfrigérateur etc.

## Chapitre II : Ville coloniale : introduction d'un tissu urbain moderne

- **Introduction**

«Depuis la découverte de nouveaux continents par les européens au XV<sup>ème</sup> siècle, les puissances européennes ont conquis des territoires et fondé des colonies »<sup>17</sup>. Ces différentes conquêtes ont conduit progressivement à l'apparition et au développement des villes coloniales.

Cette situation été intimement liée à l'expansion mondiale de la civilisation européenne. En effet, pendant la renaissance, les réalisations urbanistiques et architecturales dans les territoires d'Outre-mer devenaient beaucoup plus importantes que celles entreprises dans les pays conquérants.

Ainsi, l'urbanisme européen se faisait exporter du moment qu'en Europe existait déjà les villes et les aménagements territoriaux créés au Moyen Age, qui suffisaient aux besoins de la société de la renaissance et n'étaient modifiés qu'en partie. « Nous nous intéressons donc aux conditions et mécanismes de la création du centre-ville d'Oran, aux caractéristiques de ses constituants, aux acteurs de sa production, ainsi qu'à son mode de développement » Ahmed Hamdaoui.

La prise de conscience de l'avenir de la ville de Constantine, de sa position stratégique et de ses diverses fonctions : commerciale, industrielle, agricole et militaire, s'est manifestée par l'élévation de celle-ci au rang de chef lieu de préfecture en 1849, et l'installation de la municipalité en 1854.

Cependant on parle également de projets situés en dehors du rocher ; à ce moment les termes employés étaient l'extension, l'agrandissement de la ville, le plan d'alignement et de nivellement du nouveau quartier, le faubourg ou la banlieue et renvoient tous à une notion de périphérie de la ville. Les termes « *d'ancienne ville et de nouvelle ville* » sont aussi imposés par les archives communales.

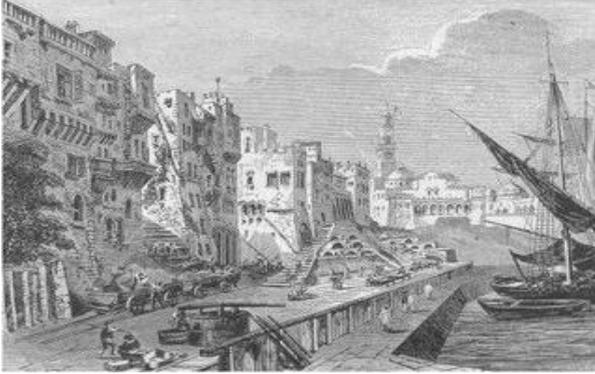
## II-1 Le modèle urbain français

Les nouvelles fondations coloniales étaient principalement composées d'un réseau de villes appelé communément « *villes coloniales* ». Ces dernières devaient suivre un modèle uniforme à l'image de ce qui se faisait en Europe dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Il se présente comme suit : « *un échiquier de rue rectilignes, qui définissent une série d'îlot, presque toujours carrés. Au place sur laquelle donne les édifices les plus importants : l'église, la mairie, les maisons des marchands et des colons riches* »<sup>19</sup>.

Ces règles proviennent soit de la tradition médiévale ( villes neuves fondées au XIII<sup>ème</sup> siècle et dans la première moitié du XIV<sup>ème</sup> siècle ) , soit de la culture de la naissance : des traité de Vitruve, Alberti...., ainsi que de l'esprit de régularité géométrique qui est devenu désormais une habitudes générale et une exigence première de la technique productive. Dans la pratique, la combinaison de ces facteurs produit un nouveau type de ville dont on peut énumérer ainsi certains caractères originaux :

- Ce qu'on établit au moment de fonder une ville n'est pas un organisme à trois dimensions, un plan d'urbanisme à deux dimensions . En effets, on ne prévoit pas de construire les édifices à brèves échéances, et à peu près ; simultanément, comme au Moyen Age on affecte les terrains a bâtir, sur lesquels les propriétaires construiront quand et comme ils voudront.
- La ville doit pouvoir se développer, et l'on ne sait pas quelle dimension elle atteindra ; c'est pourquoi le plan en échiquier peut être agrandi dans toutes les directions, au fur et à mesure qu'il devient nécessaire d'ajouter de nouveaux îlots.
- L'uniforme de l'échiquier, souvent décidé par l'autorité conquérante, interdit toute adaptation au caractère des lieux. A l'origine, la cité est un comptoir phénicien du nom de IKOSIM, et qui est latinisé (ICOSIUM) durant les périodes romaine, vandale, et byzantine. Alger, connue sous l'appellation "*Régence d'Alger*", est dirigée pendant trois siècles par les janissaires (milice turque).
- Du 10<sup>ème</sup> au 15<sup>ème</sup> siècle Alger subit la domination de tous les prétendants qui se

**Photo n°1 : Port d'Alger, période Ottomane**



**Source : Archives Commune d'Alger (16ème siècle)**

sont disputés le pouvoir au Maghreb central. Vers la fin du 15<sup>ème</sup> siècle, Alger comme les autres villes du littoral maghrébin subit le contre coup de la « *Reconquista* » espagnole. La population s'accroît avec l'arrivée de nombreux émigrés andalous et la ville s'agrandit.

Face à la persistance de la croisade chrétienne, (photo n°1).

Pendant cette période "*Ottomane*", le siège du gouvernement et de l'administration se situait au Palais de la Jenina, dans la partie basse de la ville. S'y installeront les Beylerbeys de 1534 à 1585, les Pachas de 1585 à 1659, les Aghas de 1659 à 1971 et, enfin, les Deys de 1671 à 1817. Il est ensuite transféré à la Casbah Jusqu'en 1830.

Capitale du pays durant la période 1529-1830, Alger est une place forte disposant d'une flotte redoutable qui lui confère une autorité sans égale en mer. Du 16<sup>ème</sup> au 19<sup>ème</sup> siècle, de luxueuses demeures de dignitaires et de hauts fonctionnaires se construisent dans la partie basse de la ville: Dar Hassan Pacha, Dar Aziza, Dar Mustapha Pacha.

Cette partie de l'agglomération devient le quartier des affaires. Une grande rue commerçante se développe, allant de la porte Bab El oued à la porte Bab Azzoun. C'est la zone des souks, assez proche du Palais de la Jenina. A la veille de l'occupation française, Alger, s'étend, dans la partie comprise entre la rue Benganif, le boulevard Hahkad, la citadelle (Casbah) et le port, soit 3200 mètres de remparts avec cinq portes qui l'enferment.

Les faubourgs constituent la campagne avec de belles villas enfouies dans un cadre de verdure et de vastes jardins qui font l'admiration des Européens. La ville haute, le Djebel comme on l'appelle, constitue la vraie ville avec ses mosquées, ses zaouïas et ses rues étroites (photo n°2).

## Photo n°2 vieille ville d'Alger place du marché



Source : Archives commune d'Alger1830

Durant la période de la colonisation, l'Algérie a été un laboratoire de l'urbanisme et de l'architecture. Alger en particulier a connu un destin unique qui l'a située très vite, comme une des grandes capitales de la Méditerranée.

Cette ville a en effet été le lieu de réalisations architecturales et urbaines d'une qualité parfois exceptionnelle (photo n° 3), souvent supérieure à ce qui pouvait se construire en métropole. Pour tracer la nouvelle ville, les Français avaient complètement détruit la basse Casbah et mis à la place une base militaire qui leur permettrait de bien contrôler la ville et qui puisse être le noyau d'une nouvelle ville civilisée (leur civilisation bien sûr), alors qu'il y avait aux alentours de la Casbah de vastes surfaces pouvant contenir toute une nouvelle ville, mais les français ont préféré détruire une importante partie de l'ancienne ville et construire sur ses restes, malgré toutes les difficultés que cela devait engendrer.

Ce qui laisse deviner leurs intentions à travers cet acte et qui se traduit sur le plan politique par une démonstration d'occupation et de domination et sur le plan militaire.

## Photo n°3 : Percée Haussmaniennne Cohabitation du classique & du moderne Gué de Constantine (Alger)



Source : carte postale, 2002

Le contrôle des révoltes populaires, et l'installation d'une civilisation à la place d'une autre. Car la ville, avant qu'elle ne soit un ensemble de bâtiments, de rues, de vues architecturales, de composition géométrique et de matériaux de construction, est une représentation d'un mode de

vie, d'une philosophie existentielle, d'une appartenance civilisationnelle, d'une politique urbaine et d'une composition sociale ; c'est d'une identité qu'il agit. Front de mer: établi en terrasses tout le long du port que l'on domine de 15m. L'ensemble, d'un développement de plus de 1500m, fait une façade magistrale à la ville (vue de la mer), avec ses bâtiments à arcades construits pour la plupart à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle.

D'ailleurs, Alger était la Côte d'Azur, des Anglais qui venaient y passer l'hiver. Les voûtes étagées qui supportent les deux boulevards (du front de mer) ont été édifiés de 1860-1866 sur les plans de l'architecte Chassériau: palais de l'assemblée nationale (1914), banque centrale d'Algérie (1918), Hôtel Aletti (1929), la mairie (1963) la Wilaya (1908, néo-mauresque), théâtre (1853, reconstruit en 1883 à la suite d'un incendie), palais du gouvernement (1930 par Giauchain et les frères Perret dans le style moderne).

## **A- A la recherche d'une adaptation militaire du plan traditionnel**

### **1- La logique de l'investissement spatial : le Cas d'Alger**

Au moment où les troupes françaises entreprenaient la conquête d'Alger, celle-ci s'étendait sur un air d'environ trente-cinq hectares, comprise entre la rue de la porte neuve au sud, le boulevard Verdun au Nord-Est. A l'Ouest, au point le plus élevé 118m se dressait la citadelle (la Casbah). Cette dernière était entourée d'une enceinte de murs et comprenait le palais du Dey, les résidences des Beys de Constantine, d'Oran, de Bône et du Tetteri, outre des bâtiments à caractère militaire.

Avant d'analyser les différentes opérations par lesquelles les français, dès leur arrivée, avaient modifié la ville, il est nécessaire d'examiner en bref le cadre politique général à l'intérieur duquel vient s'insérer la conquête. Quant en juin 1830, les troupes françaises débarquèrent à Alger, le gouvernement français n'avait pas encore statué sur le cas de l'Algérie. Ce fut seulement en 1834 qu'une position définitive fut prise, à cette époque un gouvernement général des possessions françaises dans le Nord de l'Afrique voit le jour.

"En effet, jusqu'à cette date on remarque l'existence de différentes positions, soit de la part du gouvernement, qui avait même avancé l'hypothèse de l'abandon d'Alger en échange d'Annaba. Soit de l'armée, dont le principal représentant en Algérie, avait essayé à maintes reprises de forcer la main du gouvernement central par des initiatives expansionnistes. Cette incertitude au regard de la politique à conduire, caractérisa

fatalement les modes d'établissement des français à Alger ; durant les premières années de la conquête". Les premières opérations coloniales furent caractérisées par une prédominance militaire. A cette époque, une convention fut signée entre le Dey Hussein le Général De Bourmont, assurant les mêmes avantages, et les mêmes protections aux soldats de la milice, ainsi qu'aux civils de toutes classes<sup>20</sup>.

Cette convention ne fut toutefois pas respectée, car à la fin du mois de juillet de la même année, De Bourmont ordonne l'expulsion des 1300 membres de l'Oudjaq, et celle de 1500 milices mariées. Adoptant l'expropriation au courant du mois de septembre 1830, l'investissement militaire d'Alger commençait à trouver ses marques. Il va de soit, que l'insalubrité des bivouacs situés à l'extérieur de l'enceinte de la médina, amène les autorités à fixer les soldats dans les casernes des janissaires. Mais, vu la faible capacité d'accueil de ces derniers, d'autres édifices réquisitionnés, et déroutés, par conséquent, de leur usage primaire. L'année 1833, marquera un nouveau stade dans les bouleversements urbains et politique d'Alger.

Les interventions urbaines, dans une première étape, ne concerneront que la partie basse dans le quartier dit : la marine, et s'achèveront en 1840, on note ainsi : Bab Azoun qui est reliait la porte du même nom à l'actuelle place des martyrs, et la première à connaître les travaux de restructuration ; parallèlement au boulevard de la République, à un angle de la place Bresson, s'amorçait la célèbre rue Bab Azoun ; rue à arcades construite de 1830 à 1840, une des plus animées et des plus commerçantes d'Alger, débouchant ensuite sur la place du gouvernement. Louis Bertrand, décrit cette rue comme étroite à succession d'arcades, quelques peu tortueuses et d'une monotonie désespérante.

Sauf que pour son amour pour Alger, le propulsa vers une vision plus poétique, il écrit dans son ouvrage intitulé : Alger que : « *le profile de la rue et des bâtisses n'existait pas pour moi, je ne considérais dans Bab Azoun que la splendeur de ces magasins et l'élégance de ses passants, à midi et vers sept heures du soir. Encore cette ces splendeurs se déployaient-elles que sous les arcades de gauche (en venant de la place du gouvernement). Le côté droit, réservé aux petites boutiques et la clientèles populaires, était sans gloire ...<sup>21</sup> ».*

Des souks tels, E Rahba ( le hall aux grains), Souk El Kebir (le grand marché) et Souk E Smara ( marche des maréchaux-ferrants), sont les premiers à disparaître au profit des nouveaux percement militaires. Ces percements avaient pour but le décongestionnement de la casbah, et le dégagement des voies circulation, pour meilleur fluidité et un meilleur contrôle de la population indigène ;

- La mosquée Djamaa E-Djedid fut épargnée, et cela grâce à l'intervention du colonel Lemerrier<sup>22</sup>.

- Cette mosquée fut construite en 1660, par ordre de milice.

- A son entrée une inscription attire les regards, qui dit : « *que dieu arrête ses regards sur les soldats victorieux et donne a chacun milles récompenses* ». Djamaa E-Djedid est orienté du Sud- Est, sur une longueur de largeur de 39m50 et une largeur de 24m.

- Son plan est en forme de croix latine, évoque une église avec nef, coupole centrale, transept et chevet. selon la légende sa forme est due fait quelle fut construite par des esclaves chrétiens. La mosquée centrale de 9m flanquée de deux nefs latérales de 5m50 et de 6m. Le mirab, Tapissé de céramique.

- Le vieux centre d'Ejazai'r ou convergeraient tout les axes de communication, fut remplacé par une place d'armes. Les travaux de cette dernière furent stoppés par le génie pour des raisons budgétaires, ainsi elle verra naître sa forme définitive en 1840, s'appelant désormais place du gouvernement. Cette place dont les plans sont l'œuvre de l'architecte LUVINI, portera successivement les noms de la place d'armes et du gouvernement. Sur son emplacement se trouvaient autrefois les magasins de la marine, la rue des relieurs, la rue des teintureries, une mosquée et une école coranique-Madrassa d'El kessaria.

- En 1834, l'approbation du nouveau tracé des rues, donnera naissance aux nouvelles rues alignées, la rue Bab-Azoun, et la rue d la marine<sup>23</sup>.

En parlant, de la place du gouvernement deux directions sollicitaient l'intérêt des visiteurs. Celle de droite est chic et assez propre c'est la rue Bab-Azoun, et à gauche, c'est la rue Bab-El-Oeud. Et pourtant, au lendemain de la conquête, Bab-El-Oeud avait eu sa période d'éclat.

Cette rue européenne, tracée en plein quartier mauresque, en avait gardée quelque chose de pittoresque. C'est une rue à arcades étroites bordée de petites

boutiques populaires et bon marché. Vers son milieu se trouvait l'église catholique, qui fut jadis une mosquée construite par un renégat chrétien. La rue Bab-el-Oeud, au bout, elle débouchait sur la place Bab-el-Oeud, encadrée par les bâtiments fastueux du lycée et la caserne du génie. Après cette place, on tombait dans un grand terrain du vague, dominé par les grands terrains du jardins marengo Valée »<sup>24</sup>.

A l'extérieur de l'enceinte, les travaux pour l'aménagement de rampes Valée et marengo ont commencé. En effet c'est par ces deux rampes que la liaison entre la forteresse militaire et le port, par les portes Bab-Azoune et Bab-El-Oued, était assurée de la façon la plus rapide.

Ces opérations marqueront fatalement l'espace traditionnel. Celui-ci se voit complètement bouleversé dans ces principes d'organisation. L'attention coloniale fut concentrée sur la réutilisation de l'ancienne ville, ou plutôt d'une partie de ses structures de défense.

Marc cote écrit à se sujet : « ... cet urbanisme européen, de style militaire au départ fait place à des préoccupations économiques et spéculatives, il est fondé sur le principe d'accessibilité, sur le souci d'assurer une transparence à nouvelle puissance, larges avenues, vastes places, bâtiments monumentaux, constructions en front de mer.

L'urbanisme perspectiviste qui développe à paris à partir du second empire trouve du second empire trouve ici un terrain de choix : toute la ville d'Alger en est marquée »<sup>25</sup>.

Cette approche tend à encercler la casbah, je souligne, que dès le début de l'occupation, elle commençait à abandonner les zones les marquées par la présence française ; en ce déplaçant vers les zones rurales, ou vers la haute casbah, ou une échappatoire demeurait possible.

## **2- Réconciliation politique et pacification urbaine à Alger dans la deuxième moitié du 19<sup>ème</sup> siècle :**

### **a- Haussmannisation à Alger**

#### **Pourquoi la deuxième moitié du 19<sup>ème</sup> siècle ?**

Cette période à bien des égards, inaugure la prise de conscience d'Alger autant que ville, bien plus qu'une place militaire. Cet avènement se transformera plus tard en pratiques professionnelles, dont on peut suivre l'évolution et retrouver les traces pendant près d'un siècle.

La ville y est pensée, bien que schématiquement, comme un assemblage de tranches de plan. Pensés, Schématisés, conçus et puis proposés, ces plans enrichiront, bien qu'ils ne fussent presque tous qu'à moitié réalisés, la réflexion et la recherche du pourquoi d'un tel tracé pour Alger. C'est aussi, l'avènement d'un nouveau courant de pensée sur la ville du 19<sup>é</sup> siècle : L'haussmannisation. Sous le second Empire, Napoléon III, il était de solutions, pour remédier au problème d'encombrement du centre de Paris. C'est ainsi qu'en 1852, il fera appel au baron Haussmann, pour ce que l'histoire nommera : les grands travaux de paris.

La description de paris au début du 19<sup>é</sup> siècle noircissait le tableau de la ville : vieux centre au rue étroites et aux maisons mal alignées. En 1839, Rabusson, révèle que : « l'habitation y est malsaine, la rue étroite, la circulation encombrée , dangereuse »<sup>26</sup>. Description qui rappel quelque peu, celle qu'en faisait à cette époque, des anciennes villes arabo-musulmanes.

Evoquer ce chapitre de l'histoire urbaine de la France , est en étroite relation avec ce qui, par suite, influencera les tracés urbaine dans les colonies. Ces dernières seront presque toutes, imprégnées de ce langage urbain et architectural.

### **b- Peut-on voir en urbanisme algérois un soupçon d'haussmannisation métropolitaine ?**

Dès le commencement des travaux urbains en Algérie, le processus de fabrication de la ville d'Alger début, comme on l'a précisé plus haut, par un décongestionnement de la ville ; et ce depuis 1830, c'est-à-dire avant l'apparition de l'haussmannisation. Et comme on l'a vu, les raisons furent purement militaires, du

moins au départ. Quant à l'haussmannien, il s'exprime par des percées et des dégagements. Ce sont des opérations menées dans des tissus anciens, ou l'imposition d'un nouveau quadrillage, offrira une meilleure lecture de la ville, et de meilleures conditions d'habiter les îlots.

Si on désire justifier notre approche, il convient d'exposer les raisons haussmanniennes à Paris se présentent comme suit :

- Circuler, c'est-à-dire, libérer les voies, opérer de nouveaux tracés pour dégager la circulation, en adoptant des voies plus larges, des rues droites et régulières, enfin de sortir des trames médiévales.

- L'accroissement de population, cette raison va de pair avec volonté de Napoléon à déplacer le centre vers le Nord-ouest, car avec l'augmentation du trafic des chemins de fer, la population de Paris a considérablement augmenté, et le vieux Paris, devint trop étroit pour les accueillir.

- La régénération du bâti, opérer sur les vieux lotissements, veut dire, l'amputation de certains bâtiments. Les percées des rues et des voies de circulation, du nouveau Paris, doivent être enrichies avec un nouveau style de construction, d'où l'apparition du style dit : haussmannien.

- Visées stratégiques, certains auteurs disent que parmi les soucis de Napoléon et d'Haussmann, furent l'assurance d'une maîtrise spatiale de la ville, afin de mieux contrôler la population, sujette aux émeutes. Ainsi ce décongestionnement, permettra d'une part, des évacuations faciles en cas de problèmes, et un déploiement rapide des forces de l'ordre ou des militaires.

- L'embellissement, c'est à dire rendre Paris, une des plus belles villes d'Europe.

"C'est ainsi, bien que le développement d'Alger, répondait aux exigences du moment, mais il ne reste pas moins, que sa trame spatiale, rejoint dans ses principes les grandes lignes de Paris. Depuis l'idée d'élaborer jusqu'aux planches de réalisation, l'ensemble des rues larges investit Alger. On y retrouve les caractéristiques, qui font l'Alger Haussmannien. On peut même dire que d'Haussmann ; des perspectives axiales, de la végétation urbaine, et autres caractéristiques, qui font l'Alger Haussmannien. On peut même dire que l'haussmannisation d'Alger a précédé celle de Paris, car débuta dès 1830".

Le sens de l'haussmannisation à Alger : durant les années suivant la crise de 1846, crise à caractère économique et financière, à laquelle s'ajoute la crise politique survenu en France en 1848 ; avec la chute de la monarchie de juillet et l'arrivée de Napoléon III, on assiste uniquement à des opérations de restructuration de l'ancienne ville et l'achèvement des opérations antérieures.

C'est ainsi que seront réalisés :

- La préfecture, dans le quartier du même nom ;
- Le nouveau théâtre construit au Square Bresson entre 1850 et 1853 ;
- Seront entamés les travaux de la restructuration de la rue Randon et de la rue de Lyre ;
- En 1854, il est décidé d'établir une commission d'étude, chargée de présenter un plan d'alignement, pour les zones à proximité des fortifications Agha, Mustapha et Bab-el-Oeud.

Cette décision a pour effet d'attirer une plus grande attention sur les possibilités d'expansion des faubourgs du Sud. A ce propos, Chassériau, architecte du second empire et auteur d'un des plans s'exprimait ainsi : « ...Allons camper plus loin et montrons les beautés que l'architecture peut déployer sous un beau ciel, avec de l'espace, de l'eau et du soleil »<sup>27</sup>.

Quand à Vigouroux et Caillât, il parlaient de ville nouvelle ou « sans efforts, avec moins de dépenses, ils pourront avoir de larges rues, de grands boulevards, afin d'y tracer des places spacieuses »<sup>28</sup>. Par ces discours on remarque une volonté à quitter le vieux centre, mais la suite des opérations occultera pour un moment cette ambition.

Entre 1858, les intérêts principaux des propositions présentées, résidaient non pas dans le modèle d'urbanisation proposé, mais surtout dans la manière d'aborder le problème du développement de la ville.

En effet tous les plans proposés, ont en communs l'extension de la ville vers le Sud, gagnant les terrains les plus faciles et les plus accessibles, soit en ce qui concerne le fait urbain, soit pour ce qui est du développement des structures portuaires. Il faut cependant noter, que l'extension du port est un fait important dans le développement de la ville d'Alger. A partir de 1857, il était question de doter la colonie d'un réseau de chemin de fer, ce qui constituera un des plus importants instruments,

pour la rationalisation de l'exploitation du port de la part de la métropole, en influent également de manière importante sur la structure urbaine et territoriale de l'Algérie.

C'est ce port qui fera d'Alger le relais entre l'Algérie et la France. Toutefois, tous les projets présentés lettre morte, tandis que l'expansion de la ville continuait sa trajectoire, en obéissant aux règles de la spéculation, et où les constructions s'élevaient sur des terrains libres sans aucune réglementation. Une opération de restructuration, telle que la création du front de mer, décidée à l'occasion de la visite de Napoléon III en 1860, constitue sans doute l'opération la plus importante de ces années.

Bien que ces opérations donnent l'impression d'une tendance à abandonner l'ancien noyau turc, pour s'établir sur les nouveaux terrains, que l'élargissement de l'enceinte a produit ; une véritable volonté de déplacer le centre de la ville semble manquer encore dans les années 1862, car on continu à intervenir ou à l'intérieur ou en marge de l'ancienne ville. Ceci s'explique aisément par ce qui suit : au Sud, percement du Boulevard de l'impératrice ( qui deviendra boulevard de la République ) surplombant les quais, reliait la Place du gouvernement à la rue Waisse ; Le front de mer, est bordé d'arcades et en parallèle au boulevard de la République, il est établi en terrasse le long du port qu'il dominait d'une quinzaine de mètres.

L'ensemble de plus de 1500 mètres donnant une façade magistrale à la ville d'Alger. Les voûtes étagées, construites de 1860 à 1866 sous Napoléon III, supportaient ces deux boulevards ainsi que le boulevard Anatole France dans le prolongement au Nord. Au début du siècle, ces voûtes comportaient plus de 350 magasins. Au Sud-ouest du triangle, amorcement de travaux de la construction du lycée, ainsi que les travaux pour l'aménagement du boulevard Verdun et du boulevard Gambetta. Les dix années qui suivirent ces opérations, marqueront stagnation des travaux. Ceci est dû à une nouvelle crise économique qui frappa la France. Pendant 1870, on assiste à l'achèvement des opérations entamées antérieurement <sup>29</sup>.

### 3- Autres aspects de la pacification

#### L'impulsion Napoléonienne à Alger :

A l'occasion de la visite Napoléon III à Alger en septembre 1860, et qui fut la première depuis sa prise du pouvoir, que s'est posée la première pierre de la Rue des Remparts conformément au projet et sous le contrôle de l'équipe du génie. Cette visite encouragea la reprise des travaux, on note ainsi :

- Les boulevards, qui doivent remplacer les remparts, sont réalisés à la même époque.

- Le boulevard du Sud remplace le Ravin Centaure (ancien Ravin de Bab-Azoun)

- Deux escaliers de 100 marches sont construits entre la place de Bresson et la rue de lyre, derrière le théâtre

- En 1865, Chassériau dresse le reste du projet du boulevards, entre la Place de le lyre et la Citadelle. La différence de niveau 47m est rattrapée par 192 marches d'escalier reliant plateaux étage. Large de 18m, il est achevé le 13 novembre 1880, et dénommé un au plus tard, boulevard Gambetta.

- L'achèvement du boulevard du nord, subordonné à celui du boulevard de la victoire, aura lieu en 1871,

- L'achèvement du boulevard du nord, subordonné à celui du boulevard de la victoire, aura lieu en 187, ne progresse pas, en raison des discussions au sujet de sa largeur, et des expropriations impliquées. En effet, plusieurs ruelles du vieux quartier de la marine étaient coupées par cette voie (Fig. n°01).

L'unique aspect à retenir de cette première visite, c'est que le génie persévère dans son approche urbaine du tissu ancien. Il faut attendre la deuxième visite de Napoléon III pour qu'une attention « *hautement placée* » ne vienne interpeller les esprits des planificateurs, et des réalisateurs des projets du génie.

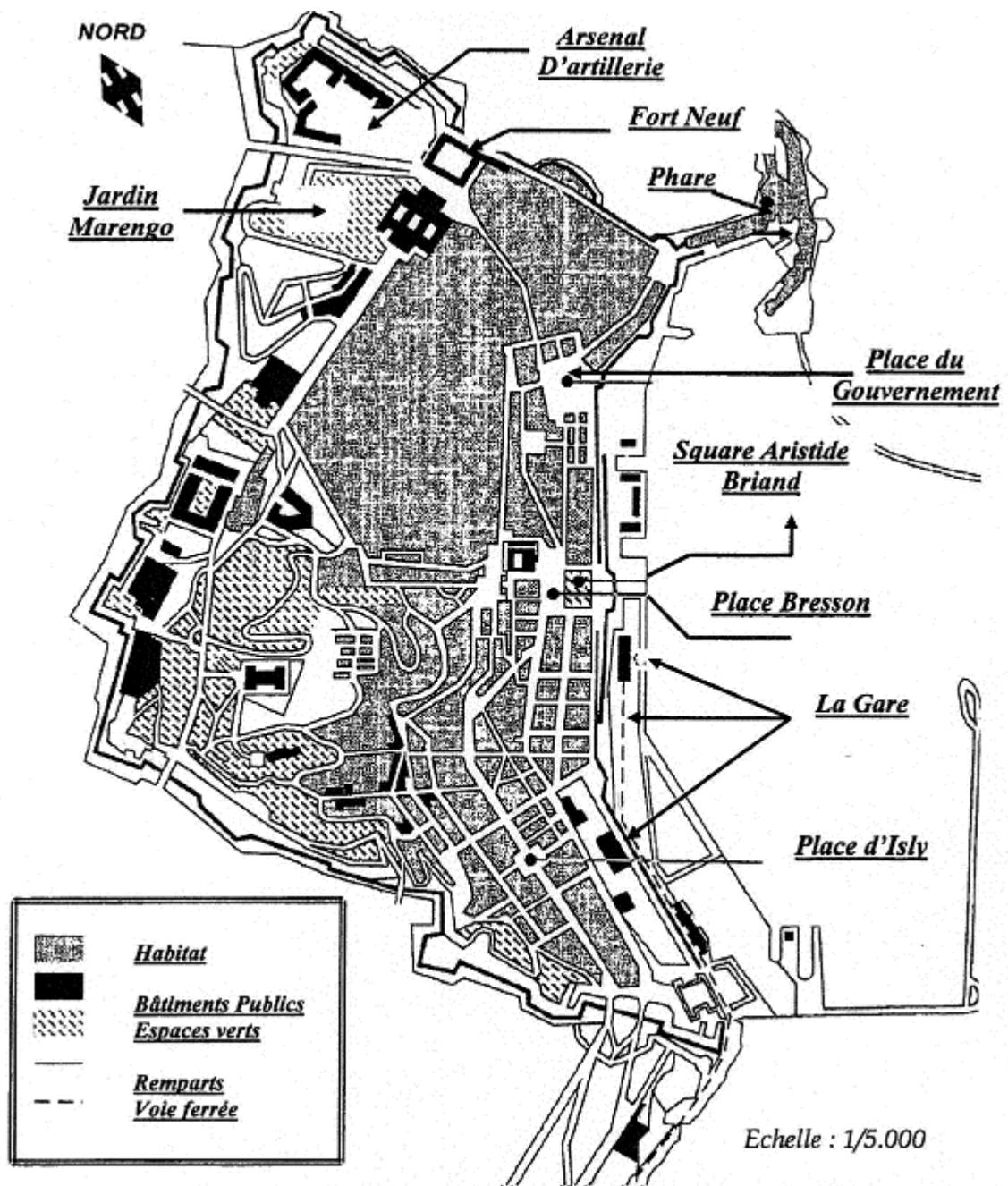
En effet, lors de sa deuxième visite à Alger en 1865, Napoléon III agit directement pour mettre fin à la destruction systématique du reste d'El-Djazai'R : « *on ne doit plus s'attaquer aux quartiers habités par la population indigène, resserrée déjà l'excès par les démolitions, les constructions des Européens, si la France n'avait trouvé de véritable état en Algérie, elle avait en tout cas rencontré un peuple, une civilisation, un art et un genre de vie digne de survivre* »<sup>30</sup>.

Cette intervention freine le processus de restructuration de l'espace urbain, seul les projets entamés auparavant furent poursuivis, comme la Rue de lyre par exemple.

Entre 1880 et 1896, les seules transformations dans la ville haute se résumaient au prolongement de la rue Randon. Le 2 juin 1898, le Conseil Municipal accepte enfin le projet Redon, déjà présenté à plusieurs reprises depuis 1880. Ce dernier projeté l'extension d'Alger vers le Sud, mais ce plan appelé le Plan d'Aménagement, d'embellissement se focalisa sur le quartier de la marine, communément appelé Quartier de la préfecture.

La suite de ce travail, démontrera que en dépit de l'intervention de Napoléon, le centre ancien constituera pour les projets urbains, un point de départ pour la réflexion coloniale sur l'essor urbain de la Capitale, et que le centre moderne prévu dans tout les projets, superposera sa structure sur celle de la vieille ville.

Fig. n° 01. Plan d'Alger 1880 «prolongement du centre vers la place Bresson»



Source : N. Dris, La ville mouvementée, espace public, centralité et mémoire urbaine à Alger. Editions l'Harmattan 2002.

## B- Le Plan Hanning

Ce plan se base sur le principe qui considère, que la ville doit être un paysage continu, ceci est réalisable par le plan général de la région algéroise. Ce dernier fut un travail de réflexion permanente, qui servait de support à toute une série d'interventions ponctuelles, allant des plans de masse à des directives dans le cadre du Permis de Construire. La structure de support primordiale inventé par Hanning était la trame d'Alger.

Une analyse des formes apparentes du site avait fait découvrir que l'image stéréotypée de la baie d'Alger en forme de croissant, ne rendait compte que de la découpe du Bord de Mer. En fait, le relief du terrain déterminé par la bordure du sahel accentué cette cassure. Cet escarpement prend naissance à l'Est au bord d'El-Harrach et se continue formant une véritable falaise jusqu'au quartier de Mustapha supérieur, où il se croise avec la crête de la Casbah.

Cette grande ligne de l'organisation d'Alger qui délimite la zone basse de la zone haute dessine une équerre de près de cinq kilomètres. Prenant appui sur cette représentation géographique schématisé, Hanning reconstruisait tout le site au moyen d'une trame orthogonale ainsi déterminée.

Ce qui nous intéresse dans ce plan, comment est-ce Hanning, opéra dans les sites anciens ?

Le quartier de la marine continué d'être une des préoccupations dominantes des édiles d'Alger. L'échec des projets antérieurs, et la conviction que meilleur source pour son projet est le vieux centre, Hanning argumente son approche : «Alger, ce non évoque l'étagement des la Casbah au-dessus des voûtes du front de mer et des fortifications du port Barbaresque.

En fait, l'extension de la ville, la vétusté de certains quartiers et surtout l'écran maladroit des constructions nouvelles ont depuis longtemps effacés cet Alger-là. C'est pourtant encore la silhouette que l'habitude lui prête et c'est ainsi qu'Alger *existe dans le patrimoine imaginaire* »<sup>31</sup>. Ce fut sa justification, pour aborder sa structure depuis le centre ancien. Silhouette traditionnelle de la Casbah étant

définitivement compromise par la l'avenue du premier Novembre (République), c'est l'invention d'un nouveau profil, un building dominant et imposant qui effacera les immeubles laids de Socard.

Cette idée fut proposée quelques années plus tôt par le Corbusier. Pour ce faire Hanning comptait démolir le palais consulaire, pour établir un espace historique entre les deux mosquées, formant une place tranquille en contre bas de la place du gouvernement. Cette dernière était épaulée par un grand front d'immeubles de 3 à 4 étages orientés au Sud. L'îlot aval sera occupé par un building, posé sur un sole de services et de parking, groupant les fonctions d'hôtel urbain et de centre d'affaires, le tout avec une liaison piétonne le reliant à la jetée de l'Amirauté.

L'îlot en amont (zone entre le Bd de la république et le bas de la Casbah), devait constituer une transition entre trame des petites rues et des maisons à patios et la trame moderne. Au sol, l'espace était aménagé suivant l'échelle de la Casbah, avec souks, ruelles, placettes terrasses à différents niveaux. En superstructures, quelques immeubles de 10 à 12 étages. Il est probable que l'unique frein à la réalisation de ce projet, fut la fin de la guerre de libération. La réduction conséquente de la capacité d'accueille de la Casbah, provoquait un densification énorme conduisant à une réelle saturation du tissu.

Colomb estimait en 1961 la population à 85.000 habitants sur 34 hectares. Une fois de plus on allait parler de la rénovation de la Casbah, mais pour se faire, il fallait déplacer 40.000 personnes. C'est ainsi qu'un autre projet verra le jour, consistant en démolition de la frange Nord de la Casbah. Ce dernier inscrit au plan de Constantine, était une condamnation définitive de la Casbah.

## **C- Le plan de Constantine**

Le plan de Constantine est défini comme une réponse à l'anarchie urbaine planifiée. On ne peut aborder l'urbanisme colonial sans évoquer ce plan. C'est un programme imposé aux urbanistes de l'époque par les décideurs du gouvernement français, afin de remédier aux problèmes sociaux et spatiaux, engendrés par un urbanisme non objectif et incohérent, qui a marqué jusqu'à 1958 le développement de certaines agglomérations.

Il définissait également l'implantation des zones industrielles, et d'habitations nouvelles agglomérations dans les campagnes.

Il visait deux actions principales parallèles :

- a- La forme agraire dont le but été- dans la mesure du possible- de fixer dans les campagnes les populations rurales, et de freiner leur exode vers les villes.
- b- L'industrialisation de l'Algérie de préférence au voisinage des grandes villes et moyennes agglomérations.

Pour Alger, c'est dans un vaste périmètre autour de la ville que des solutions ont été trouvées. Ce périmètre est celui de l'ensemble des groupements urbains d'Alger au nombre de trois :

- 1- L'agglomération d'Alger proprement dite celle du centre
- 2- S'étendre vers l'est jusqu'au siège de l'état major à Régaia. Il englobe notamment la vaste zone industrielle de Rouïba, ou d'importantes usines fonctionnaient déjà, ainsi que des zones d'habitat
- 3- Le programme s'intéresse aux communes du littoral de la cote turquoise, suite de plages et de sites touristiques à l'Ouest d'Alger entre la chaîne du Sahel et la mer...

Ces trois groupements d'urbanisme avaient un lien naturel, qui les rattachait à la riche plaine de la Mitija, dont la vocation devait être sauvegardée (vocation agraire). Ainsi, diverses zones ont été définies pour recevoir l'immigration en provenance des campagnes et résorber les bidonvilles.

Parallèlement, si on désire résumer l'ensemble des travaux opérés à la Casbah et au quartier de la Marine, on peut affirmer avec certitude, qu'elles sont toutes pour la destruction et le bouleversement de l'ancienne cité. A partir de 1938, le quartier de la Marine disparaît pour laisser place aux nouveaux projets. Le percement de l'Avenue du 8 Novembre est entamée en 1940, et le premier immeuble verra le jour au début des années 50. Ce quartier qui assurait la liaison entre la ville haute et le port, est devenu un axe de circulation Est-Ouest. Entre 1950-1952, le projet Socard commence à être réalisé, avec un premier immeuble qui sera suivi après l'indépendance par huit autres.

C'est, dans ces dernières constructions que réside le bouleversement final, que l'ère coloniale opéra sur l'ancien centre algérois, et malheureusement, le Plan de Constantine n'amorcera pas dans son programme une prise en charge de la Casbah. C'est ainsi qu'avec la fin de la colonisation, le rideau voile tombe sur l'ancien théâtre spatial algérois, en cédant la place à ceux qui le reprendront peut être un jour en charge.

## **D- Le plan général d'alignement de la ville d'Alger**

En 1840, les alignements des principales rues de la casbah sont presque terminés, et l'ère des spéculations foncières voit le jour. Durant ces années, le développement de la ville est toujours à l'intérieur des anciens remparts, que les militaires considèrent toujours comme moyen le plus approprié pour la défense. Toutes ces opérations ont un caractère purement spéculatif, favorisé par l'accroissement de la population Européenne, qui passe de 20.000 habitants en 1830, 21.000 habitants en 1843. Il est vrai, qu'en dehors de l'enceinte, de nouveaux noyaux sont entrain de se former, surtout au Sud ou le nouveau quartier de Mustapha commence à se développer, mais leur importance reste encore limitée par apport à la ville ancienne.

Entre 1841-1848, une nouvelle enceinte militaire est construite est construite au-delà des anciens remparts. Les nouveaux remparts englobent désormais une ville de 118 hectares au lieu de 43 hectares auparavant.

En 1846, deux plans ont été approuvés : un plan d'alignement, celui-ci prévoyait :

- le percement de la rue de lyre, qui devait arriver jusqu'à la première enceinte des murs, ainsi que le percement de la rue Bruce ( cette partie du projet ne verra jamais le jour ) ;
- la rue du centre ( Randon et Marengo ) ;
- la rue Montpensier qui devait couper la Casbah, parallèlement à la rue du centre, mettant en relation les deux boulevard latéraux et donnant lieu à une place ;
- le boulevard de la victoire, dont le but était de dégager définitivement la forteresse en permettant un accès plus facile, et en même temps, une liaison entre la porte Neuve et la Rampe Valée ;

- En plein centre de la ville de l'ancienne cité une rue en escalier large de 10m, devait relier la place royale à la place de la victoire en vue de constituer une voie longitudinale formant un Front de mer.

Méthodiquement, ces décisions convergeraient vers la destruction de la cité ancienne, car il est évident que de telles opérations, avaient nécessité la destruction, de certains édifices, bâtiments et autres entités urbaines.

C'est ainsi que le directeur de l'intérieure à cette époque déclarait, je cite :  
 « *la ville basse est presque entièrement dépeuplée d'indigènes, et elle tend tous les jours à devenir exclusivement européenne. Il y aurait une sorte de barbarie à leur enlever ce dernier refuge* »<sup>32</sup>. Mais cette unique attention vers la cité ancienne ne donnera pas résultats satisfaisants, car la primauté d'investir Alger spatialement, culturellement et politiquement, avait eu raison de toute initiative à l'égard de l'ancienne cité.

Deuxièmement, un plan de développement est approuvé. Il prévoyait :

- la création de deux boulevards le long des vieux fossés qui entouraient la ville turque ;

- le dégagement du front de mer avec la création d'un boulevard de front de mer à partir duquel les liaisons avec les quais du nouveau port devaient être réalisées ( projet à l'étude à cette époque ). En cette même année, c'est-à-dire 1846, Alger connaît les effets de la grave crise financière qui frappa alors la France. Plus d'un quart de population européenne abandonne la colonie. La population passe de 42.000 habitant en 1846 à 25.000 habitants en 1853.

Ceci provoquera une contraction dans le développement de la ville. Par conséquent, le plan de 1846 est abandonné, et pendant plusieurs années, Alger assistera à une stagnation dans le domaine de la construction. Il faut attendre les années cinquante, pour que de nouvelles propositions immergent des administrateurs pour le développement de la ville avec une attention toute particulière vers les terrains situés au delà de l'enceinte de la ville.

## II-2 Urbanisme militaire (1830) : tracé des voies et îlots

Par sa position géographique, l'Algérie fut un territoire à la croisée des chemins entre Constantinople et l'Europe. A partir de 1830, elle devint la porte d'entrée française en Afrique. Le but de l'expédition d'Alger, n'était autre qu'une vengeance du dey Hussein, pour son coup d'éventail contre le consul de France. Raison pour laquelle, Louis-Philippe ; après sa prise du pouvoir ; fait rappeler l'armée d'Afrique et ordonna l'abandon d'Alger. Cette ordonnance ne fut toutefois pas appliquée, car, selon les militaires et l'opinion publique française, une telle opération aurait forcément nuit à la réputation du royaume ; ceci est plus vrai, surtout qu'Alger constitue la première conquête française depuis le désastre de 1814-1815, et la perte de ses possessions en Orient.

Par conséquent, il n'était pas question, que le nouveau souverain, inaugure son régime avec un abandon des territoires conquis. De tant plus, que l'Algérie constituait une « *belle prise* », et allait aider la France à retrouver sa place sur la scène internationale en tant que puissance mondiale. N'ayant pas l'intention primaire de constituer une colonie française en Afrique du Nord, la France à cette date 1830, n'arrivait pas à définir ce que sera l'Algérie. Entre les militaires qui voulaient gouverner en Afrique, et le gouvernement qui devait, à cette époque faire face à diverses crises en métropole, le non-alignement politique dura 10 ans.

A ce propos Bouche. D, écrit que : « *Les français demeurent à Alger, sans plan préconçu. L'improvisation et l'incertitude durèrent jusqu'en 1840, date à laquelle ; fut décidée la conquête complète et la colonisation de l'Algérie. La décision ferme de conserver le territoire ne fut prise qu'en 1834. Une commission spéciale envoyée enquêter en Algérie, avait conclu qu'il en allait de l'honneur et de l'intérêt de la France, de conserver ses possessions sur la côte septentrionale d'Afrique. Les ordonnances du 27/07/1834, constituent le véritable acte de naissance de l'Algérie* »<sup>33</sup>.

Sauf que, la colonisation du peuplement, entraînera par la suite une pratique d'expropriation intensive ; et son virement le vouloir, elle aurait offensé ceux qu'elle voulait civiliser. C'est ainsi, on peut dire que la colonisation avait des buts nobles de civilisation, et d'autres beaucoup moins d'opportunités commerciales pour s'enrichir sa politique, son contexte et ses exécutés, ne pouvaient pas toujours être efficace pour la bonne conduite

des opérations. De là une négation involontaire vers la nation était née. Alors, comment expliquer celle qui surgira par la suite, vers ce qui constitue l'espace de vie de cette nation ? Les premières interventions sur la ville furent à caractère militaire. Leur but était multiple et leurs motivations complexes : d'abord consolider la défense et le contrôle de la ville, démontrer la puissance du colonisateur en imposant son ordre et enfin aménager un espace à l'image de la France pour la population appelée à vivre dans la nouvelle colonie, travaux que, dans ces débuts de conquête, l'armée seule pouvait entreprendre.

Avant tout, on a procédé à l'expropriation ; tout ce qui a été au Dey ou au Bey entre dans le domaine public, avec la réaffectation de certains bâtiments à d'autres usages ; ex. mosquée aménagée en hôpital ou en église et les palais en casernes. Parallèlement, l'armée travailla à remodeler l'espace urbain, superposant une trame en damier au « *labyrinthe* » des rues de la médina, à l'intersection desquelles la place d'armes est aménagée. Coupes pratiquées, donc, sur le tissu ancien, alors qu'il existe des terrains nus, libres et faciles à construire, aux portes mêmes de la ville.

Si la trame primitive servit de support aux actions des militaires, il apparaît que les axes principaux furent directement commandés par la place d'armes, tranchant dans le tissu sans respecter la trame ancienne. Les éléments générateurs du plan, s'ils gardent les mêmes orientations, devinrent des tracés orthogonaux à l'intersection desquels la place d'armes a été aménagée espace rectangulaire occupant en le débordant l'emplacement de la place du palais du Bey (cas de Constantine) ou de la place de la mosquée Sidi Ahmed el Kebir (cas de Blida). Les tracés secondaires découpent des îlots de forme carrée ou rectangulaire, conformes au mode d'implantation colonial. Par contre pour tout le reste de la ville, les tracés secondaires, tout en étant orthogonaux suivent dans l'ensemble, l'ancienne trame, tout en procédant à des alignements.

Un certain nombre d'impasses subsistèrent, il n'était pas question de démolir entièrement l'ancien tissu mais les rues en chicane furent rectifiées au profit de la ligne droite. La place d'Armes était le centre du pouvoir européen. Entourée d'immeubles à arcades, plantée d'arbres, de nombreux cafés y installèrent leurs terrasses, un théâtre y fut construit, généralement, ainsi que les premiers bâtiments publics de la ville : mairie, poste, banque... symbolisant un ordre administratif et économique nouveau.

Les façades à l'architecture du XIX<sup>ème</sup> siècle français remplacèrent peu à peu le long des rues goudronnées les façades aveugles des maisons traditionnelles, dites mauresques. Des tribunaux, commissariat de police, une gendarmerie complétèrent l'infrastructure administrative et policière de la ville. La structuration de la place d'Armes en tant que centre-ville, la position dominante de l'église catholique, l'implantation des bâtiments de l'administration française par rapport aux vestiges de la médina sont les signes les plus évidents de la domination coloniale.

La forme d'appropriation de l'espace urbain n'a pas laissé subsister une médina à côté d'une ville française nouvelle comme ce fut le cas pour d'autres au Maghreb : Tlemcen, par exemple, ou bien Tunis ou Rabat et la plupart des villes tunisiennes et marocaines où la colonisation avait d'autres objectifs. En plus de la place d'armes, destinée à l'origine, comme son nom l'indique, à la parade militaire, et qui constitue « *l'espace convergent* » de la ville, plusieurs autres places furent aménagées.

## **II-2-1 La prise de possession des terres**

La colonisation française reposa essentiellement, en Algérie, sur le principe de la « *colonisation officielle* ». L'administration des Domaines se procurait des terres par divers procédés d'expropriation, dont le « *cantonement* », qui s'apparenta au refoulement des tribus, et l'affirmation des droits prétendus de l'État français sur les habous publics, les terres incultes ou sans maître, les forêts, etc.

L'administration créait ensuite et aménageait des centres villageois. Elle concédait gratuitement des lots individuels aux immigrants de nationalité française, sous condition suspensive de résidence obligatoire. La colonisation officielle s'adressa de préférence aux paysans du sud-est de la France et aux Européens d'Algérie. Quelque 700 villages français furent ainsi fondés qui modifièrent complètement la physionomie des campagnes algériennes où les agglomérations rurales, sauf en Kabylie, étaient fort rares.

La colonisation « *libre* », entreprise sans intervention ni assistance de l'État, fut longtemps la moins importante. Elle prit ensuite, après 1900, la première place. Elle se procura ses terres auprès des colons officiels et surtout par des achats aux musulmans. Il s'agit d'une colonisation totale (1830), donc complète domination militaire. Il y eut prise de

possession des terres indivisibles et leur découpage en propriétés privées à l'usage des colons. Aucun relais entre le colonisateur et la société traditionnelle. En fait, brutalité, destruction, dévastatrice, bouleversement et transformation, sont les divers termes pour qualifier la colonisation en Algérie. Le domaine possède à Constantine un très grand nombre d'immeubles ; il avait été établi jusqu'à ce jour que les divers propriétaires dépossédés seraient indemnisés au moyen d'échanges.

Comme des centaines d'indigènes dépossédaient de leurs terres et maisons, réclamaient leur bien. Un rapport concernant la réclamation du nommé Ben Boulah au sujet de la maison rue Perrégaux n° 382 a été remise au service des domaines par procès-verbal du 1 septembre 1849, tenu entre le chef du génie et le receveur des domaines. Elle était considérée comme appartenant au domaine militaire et ce n'est qu'ultérieurement que le nommé Ben-Boulah a présenté au service des domaines des titres de possession qui paraissent valables et authentiques. Archive château de Vincennes, Paris

Il ne s'agissait alors que des maisons situées sur l'esplanade, car il n'était pas question à cette époque d'indemniser les anciens propriétaires dépossédés, à plus forte raison quand leurs maisons étaient démolies. Ce mode d'échange ne paraît pas avoir été accueilli par le domaine, toute fois aucune réponse catégorique n'a été faite aux demandes. Le dessin du tracé viaire et le découpage du sol initie cette urbanité; le rapport du privé et du public, le monumental, le système des équipements, la régularité, symétrie et simplicité, la densité, la hiérarchie des espaces publics, etc., sont les principes fondamentaux des tracés de villes ex nihilo ou des extensions. Les ingénieurs du Génie, concepteurs et réalisateurs de ces villes, expriment à travers ces créations l'idée de ville qu'ils partagent. Cinq types de villes dans l'Algérie coloniale.

## **II-2-2 L'immigration européenne : effets et impact sur le cadre bâti**

La colonisation urbaine fut toujours supérieure en nombre à la colonisation rurale. Les villes européennes, centres administratifs puis économiques, attirèrent, outre les fonctionnaires et commerçants français, des étrangers de toute nationalité: en 1872, 60 % des Européens étaient des citoyens et cette proportion devait constamment augmenter. Or les villes furent le véritable meeting pot algérien.

Un peuple nouveau, composé en majorité de Français mais aussi de Juifs indigènes, déclarés français en 1870, et d'Européens naturalisés, surtout après la loi de naturalisation automatique de 1889, se constitua peu à peu en Algérie, essentiellement à partir de 1896, date à laquelle le nombre des Européens nés dans la colonie l'emporta sur celui des immigrés. Les européens étaient au nombre de 109000 en 1847, 272000 en 1872, 578000 en 1896, 829000 en 1921. Le rythme d'accroissement fléchit à partir de 1914.

L'immigration française cessa presque complètement et les étrangers vinrent moins nombreux: en 1954, on recensait 984000 européens. Les étrangers, en majorité espagnols, mais aussi italiens, maltais, formèrent longtemps un pourcentage important de cette population: 42% en 1872, 49% en 1886. Avec la naturalisation automatique, la prédominance de la nationalité française s'affirma: en 1901, 364000 français dont 72 000 naturalisés récents et 189 000 étrangers; en 1921, 629000 français et 196 000 étrangers, soit 23,7 % seulement. Le «*péril étranger*», dénoncé par les politiciens locaux, fut un phénomène historique moins important que la fusion progressive des étrangers et des français, «l'algérianisation».

Les européens d'Algérie se désignaient plus volontiers, en effet, sous le nom d'algériens. Leur francisation ne cessa pourtant de se renforcer, et les revendications autonomistes, qui avaient tourné à l'émeute en 1898, cessèrent à peu près complètement avec l'apparition du nationalisme musulman. La transformation économique de l'Algérie fut l'œuvre essentielle de la France. Le pays fut, peu à peu, équipé de voies de communication modernes: routes, voies ferrées, ports. L'infrastructure de base fut mise en place sous le second Empire et développée surtout entre 1900 et 1930, puis après 1946, essentiellement grâce à des emprunts publics lancés sur le marché financier français par l'Algérie, lorsqu'elle eut été dotée de l'autonomie financière.

Bien équipée pour un pays colonial, l'Algérie ne fut en revanche que peu industrialisée avant 1945. Le manque de combustible, les hésitations des entrepreneurs français ou leur hostilité de principe empêchèrent le développement d'une industrie moderne de transformation. L'industrie extractive était la seule à présenter quelque importance. L'administration locale, mal informée des réalités économiques, ne sait pas trouver et imposer de solutions à ce retard économique.

## II-3 La structure urbaine des créations coloniales

Au 17<sup>ème</sup> siècle, l'autorité centrale ottomane a commencé à être ébranlée, conduisant ainsi à la chute de l'empire au 19<sup>ème</sup> siècle. Durant cette période, l'Europe s'embarquait dans un grand mouvement de découvertes et de conquêtes. Le contact et les échanges se sont accélérés et le commerce international s'est intensifié au point que plusieurs villes d'Orient et d'Occident, surtout les villes portuaires, ont vu leur population augmenter et leur espace s'agrandir pour faire face aux exigences des entreprises commerciales européennes appuyées par la révolution industrielle. L'impact de l'Occident sur l'Orient va se faire sentir dans tous les domaines et l'architecture et l'urbanisme, particulièrement, n'échapperont pas aux effets de ces bouleversements.

La conquête française au début du 19<sup>ème</sup> siècle et la colonisation vont engendrer un nouveau modèle de société, un aménagement du territoire et une architecture, qui bouleverse dans une première phase les structures en place. Elles développèrent ensuite, par volonté de francisation et d'édification d'une société nouvelle, de grandes opérations et initièrent des styles, des courants, qui ont marqué la société française elle-même. A la modernité viendra se composer un certain intérêt pour l'architecture autochtone à travers quelques équipements publics faisant référence à l'architecture locale traditionnelle : ce fut la période "*orientaliste*" en architecture et même en peinture. En moins d'un siècle, ces grands événements ont changé la face des choses au Maghreb : 1830 a mis fin à la domination turque en Algérie et préparé l'expansion française sur ses voisins, de l'Est en premier et de l'Ouest, plus tard. « L'hésitation des autorités françaises sur la politique à suivre pour l'occupation du pays explique comment l'Algérie est devenue pendant quarante ans le champ de manœuvres et le domaine réservé de l'armée »<sup>34</sup>.

En effet, le sort des villes coloniales fondées en Algérie était confié au génie des objectifs militaires. Les dessins d'ensembles de ces établissements étaient tous procédés d'un plan global, c'était des « *villes à plan* », des plans établis par le corps technique des ingénieurs du génie militaires. L'expérience de l'Algérie était pour eux l'ultime occasion qui leur a été donnée d'intervenir dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement. (A. Touati, 1997)

## **II-3-1 L'empreinte de la colonisation sur l'espace : villes sous l'emprise coloniale de l'Algérie, la Tunisie et le Maroc**

La période coloniale a laissé ses propres strates que l'on reconnaît aisément dans le paysage. Outre les opérations ponctuelles sur les villes traditionnelles (intervention sur médinas) qui ont été transformées de 1830–1870, car le pouvoir colonial s'est d'abord appuyé sur elles, il a mis en place un projet territorial (ingénieurs du génie) qui consiste en la création de :

- centres urbains (villes coloniales)
- villages de colonisation
- Réseau des routes les reliant

En 1841, le Maréchal «Bugeaud», gouverneur général fixe par un arrêté les règles concernant la concession des terres et la création des villes indispensables à la mise en place de la politique de colonisation officielle en Algérie. Les décisions nécessaires à la formation des centres et des villages reviennent au Gouverneur Général qui dépend du Ministère de la guerre. Le corps technique chargé de l'élaboration des plans d'alignement et de leur mise en oeuvre est tout naturellement le service du Génie.

La colonisation n'a pas eu le même impact sur les médinas des trois pays (80 ans séparent la conquête de l'Algérie de celle du Maroc). Le statut du protectorat conduisait à des ambitions plus nuancées en Tunisie et au Maroc, l'Algérie, département français, devait s'intégrer à la métropole. Les villes étaient les premières visées car elles constituaient l'habitat privilégié colonial. C'est ainsi que, en dehors de la vallée du M'Zab, les villes algériennes ont subi de profondes « *rénovations* ».

## **II-3-2 L'intervention coloniale sur des tissus traditionnels :**

### **Villes du Maghreb**

#### **a- En Algérie :**

C'est à partir de 1840 seulement, c'est-à-dire dix ans après la conquête, que l'expansion de la ville, commence donc la création d'un tissu totalement différent, qui ne sera plus superposé ou obtenu à partir du tissu préexistant.

Ce qui ne veut pas dire, pour autant, que le processus de restructuration de l'ancienne ville est totalement abandonné. Toutefois, c'est à partir de cette époque,

que ce processus doit être analysé avec une optique différente de celle de la réutilisation d'un tissu préexistant, puisqu'il s'applique désormais, en fonction de l'extension et du développement la ville, à travers une matrice à caractère complètement différent, à caractère Européen.

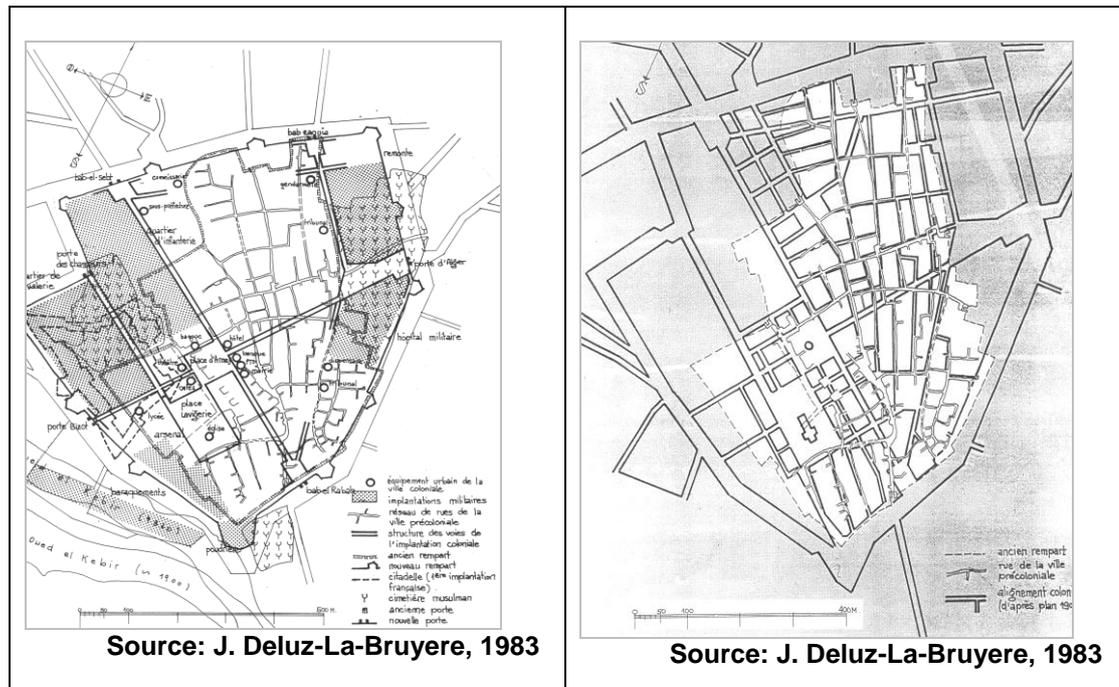
Cet investissement militaire marqué par l'étalement spatial et chronologique, et les implications symboliques et institutionnelles de la ville européenne, la placent dans une situation hégémonique qui relègue les études de la Casbah, et de ses articulations au reste de la ville dans un champ à portée étroite. Cet état des choses est introduit par le rapport qu'établit le pouvoir colonial avec la Casbah, celui-ci une fois installé hors de la cité n'a plus démolit de raisons dans la haute Casbah, mais il n'a toutefois pas, reconstruit celles qui tombaient, en ruines, il ignorait en quelque sorte la présence<sup>35</sup>.

En effet, c'est en cette période que toute une série d'interventions fut amorcée, avec le lancement du plan général d'alignement de la ville d'Alger. L'organisation de l'Algérie commença à partir de 1834, où le roi Louis Philippe nommé Gouverneur général en Algérie, divisa la colonie en trois parties : Alger, Oran, Constantine. En 1852, chaque province comprend un département à la tête duquel on plaça un préfet (autorité civile), et un territoire militaire à la tête duquel il y a un général de division. En 1870, le pays étant définitivement conquis et pacifié, l'administration fut confiée aux gouvernements civils. Chaque département se subdivise en arrondissement et en commune, suivant les proportions de la population. On distingue : la commune de plein exercice, la commune mixte et la commune indigène, auxquelles correspondent ; le préfet, le sous-préfet et le Caïd (adjoint indigène) sur le plan spatial, il y eu superposition de la trame coloniale sur la trame médinoise (figure. n°2).

A travers l'étude de la ville coloniale que nous ne pouvons évidemment pas développer ici, nous pouvons mettre en évidence la perception coloniale de la ville indigène comme figure de l'altérité renvoyant à soi. L'Algérie a constitué une altérité "*privilegiée*" aux dépens de laquelle la France moderne s'est affirmée et expérimentée, mais a réfléchi aussi vers celle-ci comme un miroir déformant nombre des interrogations essentielles de notre société.<sup>36</sup>

Il est aussi possible de retrouver la racine et les conditions qui ont produit cette exclusion par un type de rationalité occidentale, fondée sur le *Modus Ponens* avec ses principes d'identité, de non-contradiction et du tiers exclu<sup>37</sup>, exclusion s'appuyant notamment sur certaines représentations de la pathologie de la ville<sup>38</sup>.

**Fig. n° 02. Superposition de la trame coloniale et traditionnelle à Blida**



En ce sens, la ville coloniale comme matérialisation du projet moderne s'est avérée être le lieu où cohabitaient, mais aussi où communiquaient malgré l'obsession du partage et de la stricte séparation Raison et Dérison<sup>39</sup>. Ce projet de ville coloniale correspond à l'exercice du pouvoir de normalisation et de constitution d'un savoir donné et appliqué sur la ville "autre". Au sein du déroulement de cet exercice conçu à partir de la prise de conscience de cette relation d'altérité, ce projet peut être vu enfin comme l'introduction violente des figures du même, dans un but de mettre de l'ordre dans les Choses.

A Constantine et Collo il y a superposition de trois percées haussmanniennes sur le tissu ancien (figure n° 3 et 4). A Alger, les remparts sont éventrés et la partie basse de la médina est démolie. Alors que celle de Tiaret est rasée en 1841. A Mascara, Oran, Jijel et Médéa, la vieille ville, très touchée par les combats, est pour l'essentiel reconstruite à l'occidentale.

**Fig. n°3 La médina de Constantine: le tissu précolonial**



Source: A. Raymond, 1986

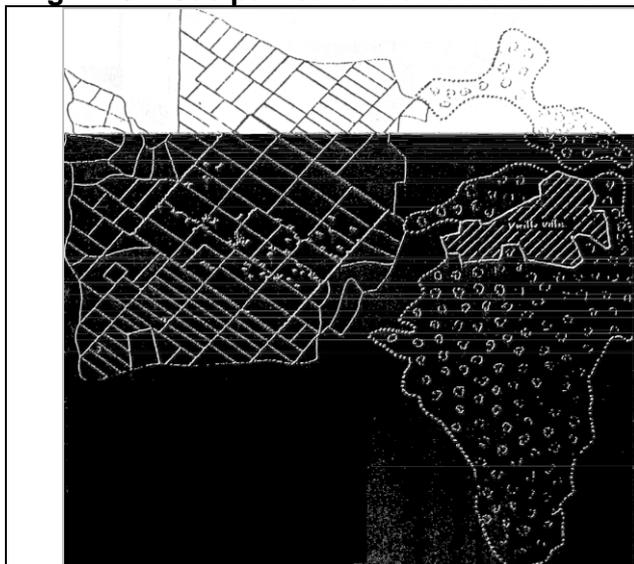
**Fig. n°4 : Superposition de trames: coloniale et traditionnelle (percée Haussmannienne)**



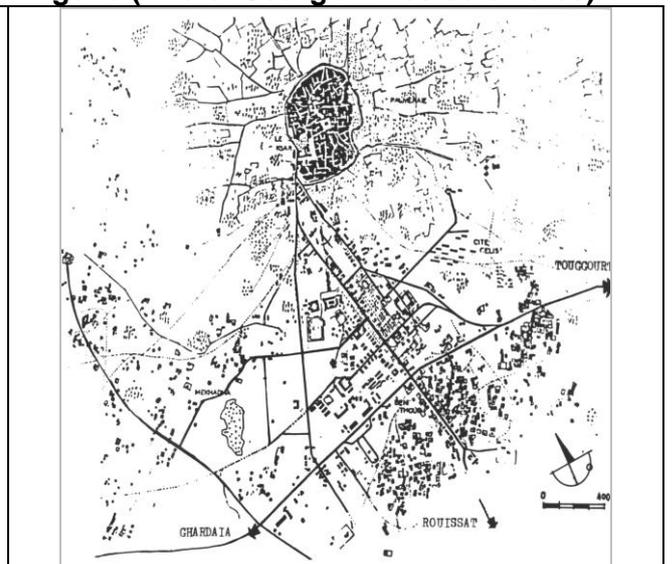
Source: B. Pagand, 1989

L'Algérie présente des cas dans ce genre: celui de Mila, par exemple, où la vieille ville enfouie dans ses jardins, est délaissée au profit du damier colonial et celui de Ouargla où le ksar reste confiné sur sa colline alors que la ville coloniale se développe selon une trame très lâche, incompatible avec le milieu désertique (figure n° 5). Comme nous venons de voir, les formes différentes de colonisation ont engendré des schémas différents sur le milieu urbain.

**Fig. n° 5. Cas particulier de dédoublement en Algérie (Mila et Ouargla villes coloniales)**



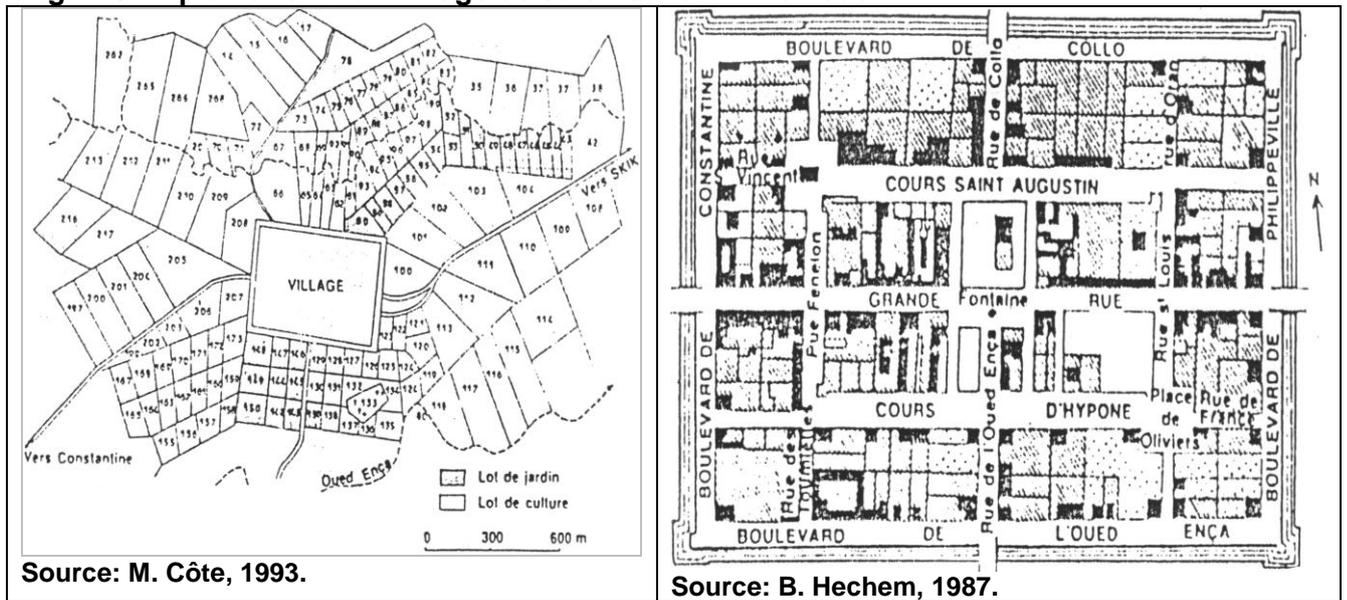
Source: M. Côte, 1993



Source: J. Bisson, 1983

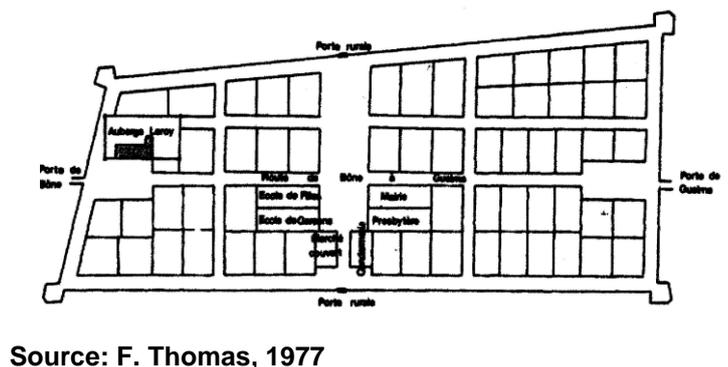
## Les villages coloniaux

Fig. n°6 Implantation d'un village de colonisation El Harrouch



En définitive, à travers la superposition et la juxtaposition de ces figures, représentées par la ville moderne, aux figures de l'autre, que nous pouvons questionner l'architecture comme idéologie (figures n° 6, 7, 8) La ville européenne prend possession de la médina, elle s'accroche à elle, la ceinture, capte ses principales activités pour finir par "l'avaloir". Les médinas d'Annaba, Tlemcen sont noyées dans le tissu européen, à Touggourt la moitié du ksar est démoli.

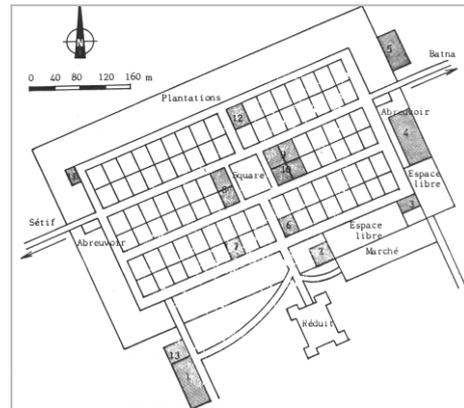
Fig. 7 Plan du village colonial de Souk Ahras et de Héliopolis



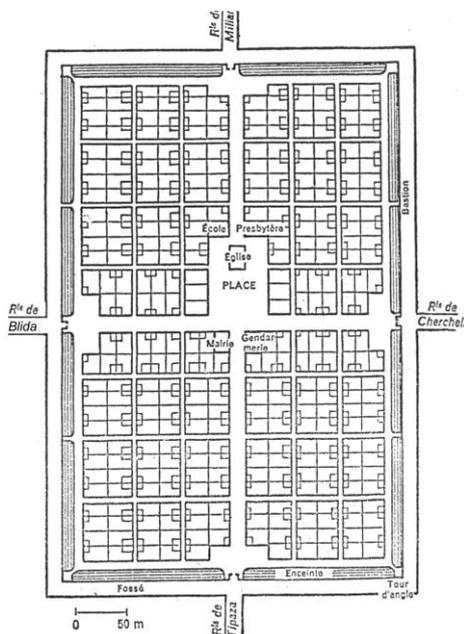
**Fig. n° 8. Vue et plans sur des villages coloniaux (Mérrouana, Hadjout, Soummam)**



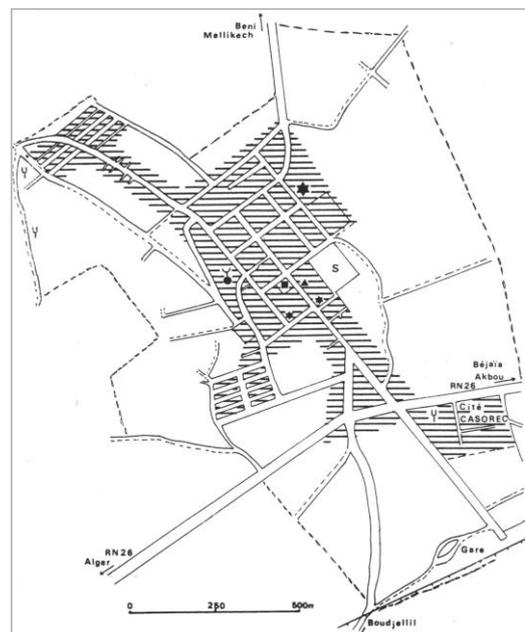
Source: S. Chaouche, 1993



Source: S. Chaouche, 1993



Source: Commune Blida De Planhol, 1961



Source: CNRES, service cartographie, 1985

### Les villages arabes

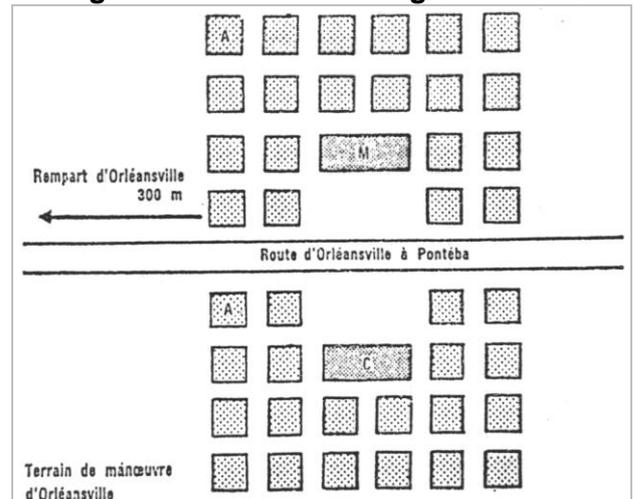
Qui administraient les territoires militaires, ne restèrent pas inactifs quant à l'aménagement de l'espace.

Ils cherchèrent, "surtout dans le Tell occidental, à regrouper les tribus semi-nomades en villages compacts, plus favorables à l'encadrement des populations comme au progrès de la vie sédentaire, 79 villages furent fondés dans l'Ouest du Tell, sur le modèle des villages européens de l'époque, entre 1848 et 1862.

La majorité échouèrent" (Planhol. X).

Les officiers des Bureaux Arabes créèrent deux types de villages, les "smalas" et les villages de fellah. Les smalas, dont l'idée remontait aux Turcs, regroupaient des militaires indigènes (Spahis) et leurs familles, dont les tentes ou les maisons étaient protégées par un ou plusieurs bordj (bastion). Chaque famille recevait un lot de terres (figure n°9).

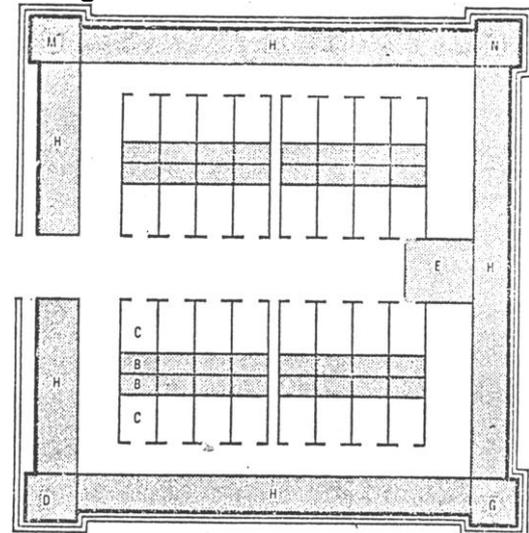
**Fig. n° 9 : Plan d'un village de fellahs**



Source: R. Germain, 1955

Les smalas connurent un échec total (voir plan). Plus nombreux furent les villages de fellah, également organisés sur un modèle militaire avec des rues en échiquier et la mosquée au centre. Les colons n'ont pas seulement besoin de terres, mais aussi de voies de communication. En 1851, l'Algérie possède déjà 3600 Km de routes, la construction va se développer sous le second Empire (figure n°10).

**Fig n° 10 : Plan de Smala**



Source: M. Cornaton 1967

Toujours édifiées sous la direction de l'armée, ces routes seront en réalité l'œuvre de fellahs réquisitionnés, de travailleurs forcés.

Avant de passer au plan général d'alignement, il convient d'exposer brièvement, l'impact de l'intervention coloniale sur des tissus traditionnels de Tunis et de Fès ; et ce pour démontrer, un aspect nouveau du colonialisme, dont le respect des terres conquises, se traduisait par une réserve opératoire, par apport aux tissus existants. Approche qui fut impossible, ou dirai-je, inconcevable pour le cas des tissus anciens algériens.

## **b- Tunisie**

Pour saisir véritablement la négation vers la casbah d'Alger, il paraît opportun de faire un essai comparatif avec les deux anciennes villes du Maghreb, notamment Fès et Tunis, et ce pour mettre en exergue les différentes approches de l'urbanisme colonial : pour le cas de Tunis, il s'agit d'une approche intermédiaire située entre la destruction et la restructuration de la vieille ville, et la stricte séparation développée au Maroc.

La caractéristique du plan établi à partir de 1880 est l'abandon de l'idée d'adaptation de la ville ancienne aux modes de vie de la colonie. La nouvelle zone européenne se localisera à l'extérieur de la médina : il y a juxtaposition complète des deux ordres urbains (ancien et nouveau).

### **Evolution urbaine à Tunis en 1914 :**

L'évolution spatiale de l'espace urbain à Tunis entre 1881 et 1914, fut marquée par une gestion confessionnelle de l'espace sous la politique du protectorat. Musulmans, chrétiens et juifs en compétition politique mettent en place chacun séparément des équipements de santé et d'enseignement.

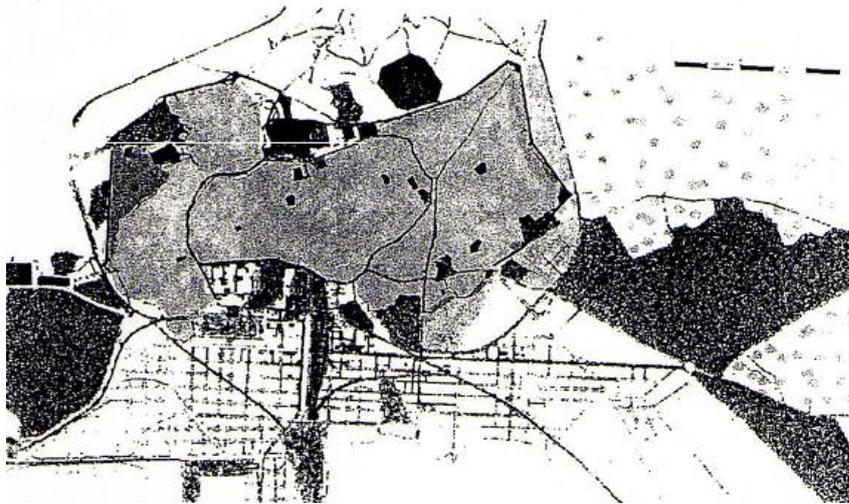
A. Jellal, explique que la construction et l'évolution de Tunis dans les premières années du protectorat, ne nécessite pas une extension, car les européens trouvaient au sein de la médina, les logements où s'établir et où implanter leurs équipements administratifs et politiques.

Ainsi la ville européenne s'est développée aux limites de la médina, dans aucune violation de son tissu originel.

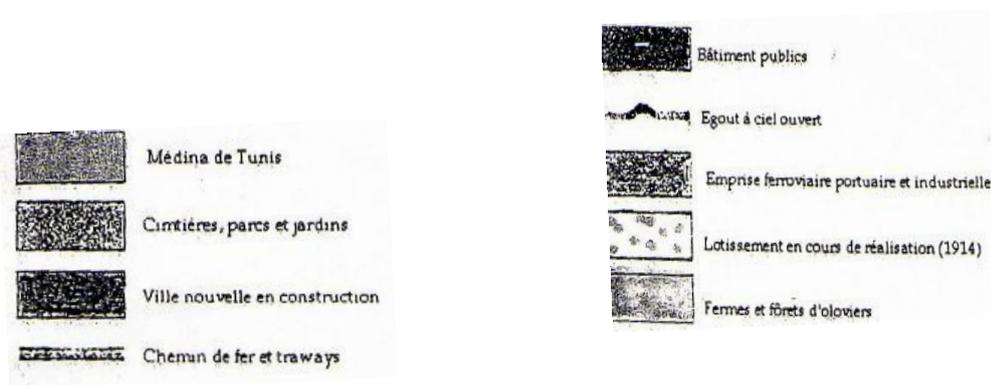
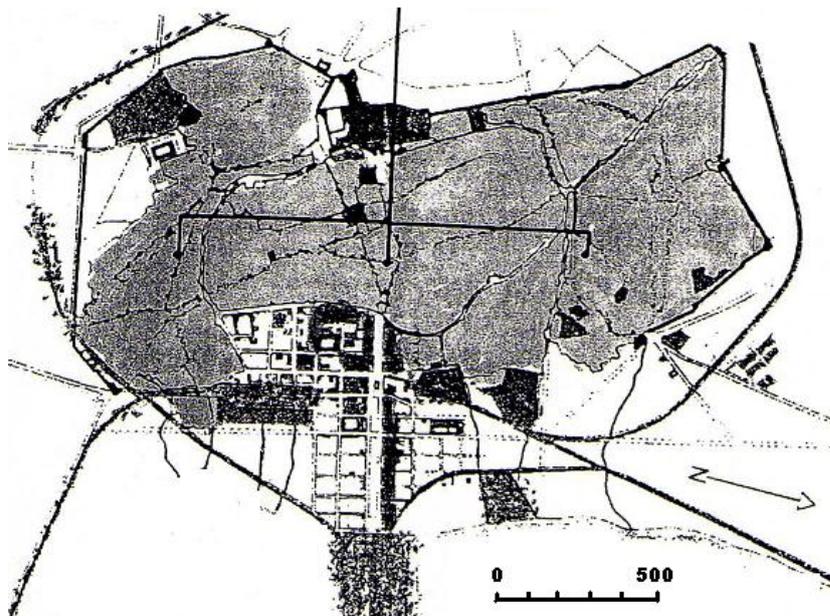
- La médina de Tunis, en 1890, avec des extensions à ces limites et non à l'intérieur de son tissu (fig. n° 11).

- Plan de Tunis en 1914, on remarque que l'extension s'est effectuée encore une fois aux limites de la médina, avec l'absence de toute transformation au sein du tissu originel.

Fig. n° 11. Carte de Tunis en 1890 et son évolution urbaine de 1914



Plan d'évolution urbaine de 1914



Source : Bibliothèque de l'Institut du monde arabe, Paris

**Fig. n° 12. Juxtaposition de la médina et ville coloniale (Tunis)**



**Source: J. Royer, 1932**

S'agissant d'un protectorat suite à la convention de la Marsa en 1883, le bey de la Tunisie est resté souverain sur le territoire dans son pays. Les français sont intervenus pour des raisons de sécurité. Les institutions anciennes ont été conservées en modifiant le moins possible l'organisation existante avant leur arrivée et le contrôle est pratiqué, seulement, pour éviter les abus.

De ce fait la colonisation est utilitaire ou instrumentale, donc certaines parties de la société sont directement utilisées comme instrument de la puissance coloniale afin d'agir sur le reste de la société selon les besoins de la colonisation. Sur le plan spatial, il y eu juxtaposition de la ville coloniale et de la médina ville double, (figure n° 12)

### **c- Maroc :**

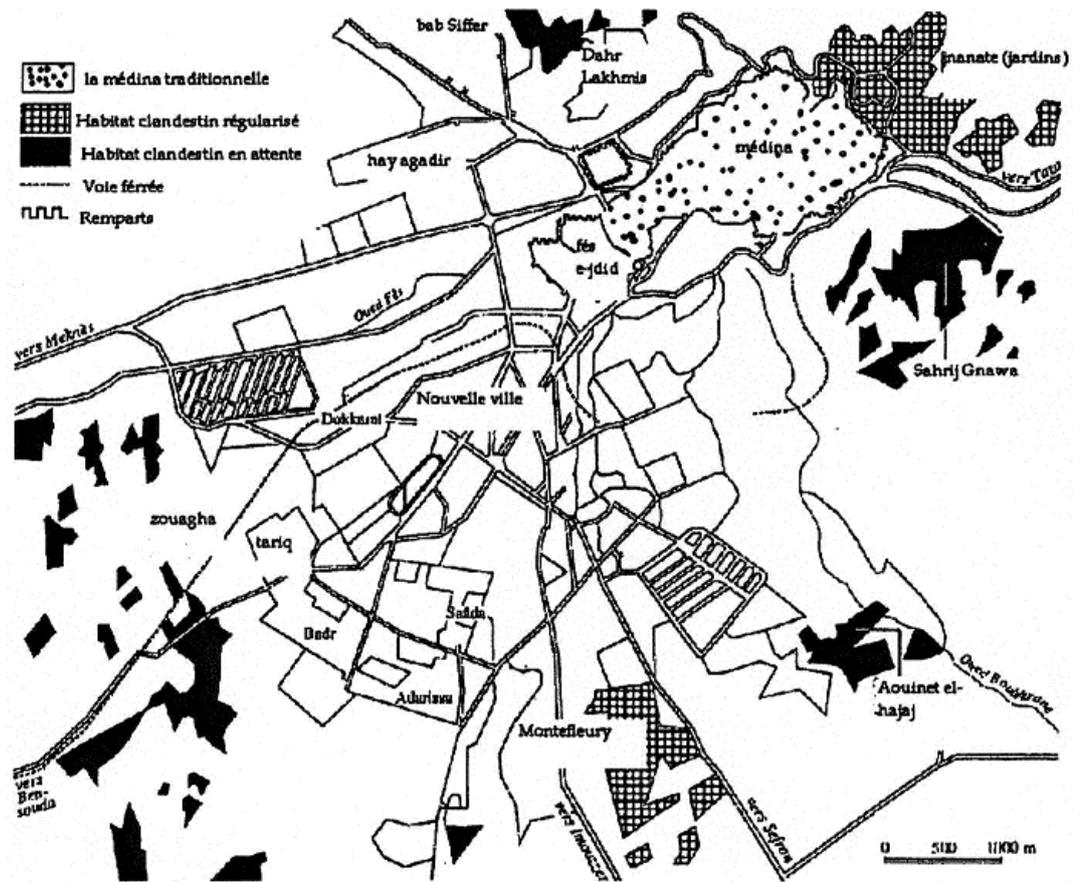
Pour le cas du Maroc, ce n'est qu'en 1912 que débute la véritable politique d'aménagement et d'urbanisme.

Celle-ci est d'abord marquée par une centralisation (Fig. 13):

- transfert de la capitale de Fès à Rabat
- construction du port et développement de Casablanca
- création d'une ville nouvelle à 45Km de rabat : Kenitra
- l'intervention urbanistique se base sur deux règles fondamentales :

- séparation urbanistique se base sur deux règles fondamentales :
- séparation médinas et ville européenne
  - souci de protection du patrimoine architectural non seulement des monuments mais des ensembles bâtis également.

Fig. n°13. Evolution urbaine de la ville de Fès aux limites de la médina



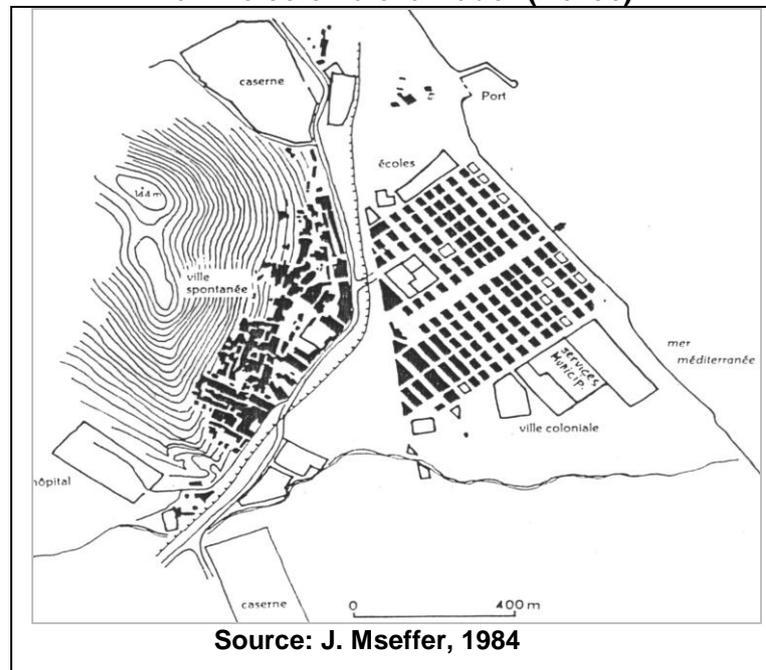
Source : Les cahiers de l'URBAMA 1998

Lors du traité de Fès en 1912, les français, lorsqu'ils sont intervenus, ils ont eu en face d'eux un souverain (sultan du Maroc) étendant son autorité sur tout le pays. Pour être le dernier entré dans la sphère d'influence française, le Maroc est le plus favorisé.

S'agissant d'un protectorat, la colonisation, a été donc, segmentaire, il y eu conservation telles quelles des structures sociales, préservation de l'identité traditionnelle. Elle n'agit que sur des segments de la société sans se soucier des effets sur le reste de la société. Ainsi, cohabitation et culturelle, la médina "momifiée", vidée comme une coquille afin de faire le transfert vers la ville coloniale. Sur le plan spatial, il y eu dédoublement de

la médina par la ville coloniale (séparation), dont le principe est "*ne touchez pas à la médina*" et "*ne pas commettre les fautes commises en Algérie*" (figure n° 14).

**Fig. n°14 Dédoublage de la médina par la ville coloniale à Nador (Maroc)**



Car l'édification des villes nouvelles n'était pas livrée au hasard: des plans d'ensemble furent préalablement établis et des directives générales imposées aux constructeurs.

Entre les deux villes, Lyautey (général militaire) et Prost H. (urbaniste) ont proposé une zone non édiflée, pour des raisons esthétique, politique, économique et sanitaire. Mouvement culturaliste (1912 -1948) : Lyautey et Prost, passéiste, nostalgique. Mouvement progressiste (1949-1956): Ecochard. La ville coloniale est équipée, transparente, fonctionnelle et accessible.

Il y a donc eu une reconnaissance de la médina dans les deux cas, acceptation qui fut impossible à Alger et Constantine...

## **Les métropoles**

Alger, secondairement Oran, Constantine et Annaba, assurent un rayonnement économique et une fonction de commandement sur trois régions.

**Photo n° 4. Casablanca capitale industrielle du Maroc**



**Source: J.-F. Troin, 1985 CBD Casablanca**

Au Maroc, Casablanca présente le modèle type de la ville moderne où le centre ville est composé d'immeubles tours agencés par une trame de larges avenues (photo n° 4). Une ville sévissait une ségrégation spatiale.

On a tenu à présenter l'exemple concret d'une ville assez révélatrice de ce que furent les grands moments et aussi les grandes déceptions d'un urbanisme. L'image que donne Ecochard de la ville de Casablanca, comme étant une projection d'un film où on a vu à l'accélération la naissance, la croissance, les maladies momentanées d'une ville et les remèdes qu'on lui a proposés. Ce film raccourci qui, en fait, ne fait que retracer l'histoire déjà vécue par les villes françaises.

### **Les villes moyennes**

Soit de création arabo-berbère et ont pu s'adapter aux nouvelles fonctions coloniales (Tlemcen, Blida, Miliana) soit à majorité française (Sidi Bel Abbés, Mascara, Sétif) situées dans les régions riches, assurent le gros de l'activité agro-industrielle sous la direction du colonat.

### **Les petites villes agricoles et côtières du Nord**

Boufarik, Cherchell, Mohammedia, Collo, elles constituent les points d'appuis de l'espace colonial, nées généralement à la faveur de la grande colonisation agricole, structurées selon le même schéma urbanistique et bâties selon une architecture uniforme : elles assurent des fonctions d'échange, d'administration et de lieux de résidence pour la population européenne et dans lesquelles prospèrent, généralement, la petite et moyenne entreprise et le petit commerce familial.

### **Les villes de garnison et d'administration**

Elles constituent des antennes administratives et des relais militaires et assurent ainsi la présence française dans l'arrière pays ; (Méchria, Djelfa, Saida, Tébessa...) situées généralement dans les hautes plaines et le Sud, sont aménagées de main

géométrique avec de large avenues et de grandes places que ceignent de nombreuses garnisons.

### **Les villes du Grand Sud**

Oasis, à l'architecture traditionnelle, elles assurent des fonctions d'administration et de commerce pour de vastes régions désertes qu'elles polarisent (Ouargla, Béchar, Adrar).

## **II-4 Le tracé général de la ville**

« Le paysage urbain algérien est caractérisé par une mosaïque de tissus, typologies engendrées par des superpositions et des juxtapositions de productions urbaines diverses. Les plus déterminantes sont les établissements ottomans puis ceux de la colonisation française. Ces derniers ont marqué de façon très forte les territoires.

« En effet, les acteurs de la colonisation française s'étaient vite attelés à acquérir des terres. Après plusieurs essais (fermes isolées, camps et postes avancés), l'instrument le plus abouti fut consacré par le général Bugeaud : c'est à l'aide du binôme village/périmètre de colonisation que les terres les plus importantes ont été occupées et surtout «façonnées» car, comme nous le verrons plus loin, les structures en place ont été littéralement effacées, remplacées par un damier et une géométrie spécifique ». A. Bitam.

En ce qui concerne le tracé général de la ville, le schéma de la croix Nord-sud, Est-ouest domine dans la totalité des plans ; tant pour les villes transformées que pour les centres créés. Seules les villes situées en bordure de mer ou présentant un site très contraignant ( Constantine) possèdent un plan structuré suivant un seul axe. Blida est le cas le plus caricatural pour les villes transformées. Deux voies traversent la ville ancienne. Elles sont obtenues par l'élargissement de rues existantes.

Une place d'arme se localise à l'intersection des deux rues d'Alger, un projet tente, malgré les contraintes importantes du relief, de créer cette croix à partir de la place d'arme centrale. Un détail important pour l'ingénieur du génie et de placer systématiquement les portes dans l'axe des voies principales.

A Médéa comme à Mascara , les projets sont revus pour changer l'emplacement de la porte ou bien pour rectifier le tracé de la rue. Dans la plus part des villes turque transformées, l'un des axes majeurs, traversant à l'origine, l'ancienne ville est rectifiée dans un premier temps, puis prolongé afin d'appuyer le plan d'extension de la ville Européenne. La création des places dans les villes demeure l'obsession première des techniciens.

Les villes turques sont analysées par les premiers colons comme des espaces sans ordre : Un labyrinthe de rues sans places, sans espaces libre. La ville se différencie du village en partie, par l'existence de plusieurs places autour desquelles sont repartis les équipement publics. Le chef du génie de sidi bel abbés décrit précisément la séquence idéale : «une rue large de 25m plantée d'arbre et formant promenade traverse longitudinalement de l'Est et de l'Ouest la ville par son milieu, reliant les deux quartiers civil et militaires »<sup>40</sup>.

La forme recommandable pour la place d'armes est un rectangle de 200m x140m traversé par une rue importante sur son bord intérieur (cas de chlef, ex : Orléans ville ) afin de ne pas perturber les activités militaires qui s'y déroulent. Les autres places civiles de forme allongée sont traversées en leur milieu par une rue principale. Où un square divise l'espace en deux parties. (A. Touati, 1997)

#### **II-4-1 Le découpage du sol dans le tracé des quartiers militaires**

Le troisième élément est propre à la notion de ville coloniale. Ce sont en premier lieu des villes militaires, des villes de garnison. Elles deviennent quelques années après leur création, des centres de colonisation comprenant deux quartiers : civil et militaire. Ces deux entités fonctionnent sur des principes différents mais doivent cependant être reliées l'une à l'autre. Des Recommandations pour le plan de la ville coloniale : La première règle qui était donnée aux ingénieurs du génie, était de se rapprocher le plus possible d'une figure régulière pour tracer le périmètre de la ville. Ce choix permet d'obtenir une enceinte régulière et une trame orthogonale. Cette enceinte représente un élément du programme de la ville qui permet de la défendre de l'ordonner ainsi que de marquer l'empreinte de cette même ville sur le territoire séparant l'ordre de l'intérieur et le désordre de la campagne.

Enfin, l'enceinte a un rôle économique. Elle peut permettre de conserver les prix fonciers à un certain niveau pour les sols compris à l'intérieur du mur. Ainsi à Jijel, le prix du terrain peut être multiplié par cent entre l'intérieur de l'ancienne ville et l'extérieur (intra-muros et extra-muros). De même à Alger, cette différence peut atteindre le taux de 1 à 5 entre les terrains situés le long de la rue de la marine et ceux du quartier d'Isly nouvellement créée à l'extérieur de l'ancienne ville<sup>41</sup>. Les centres coloniaux sont avant tout des villes militaires.

Le service du génie se préoccupe en priorité de loger les troupes, par la suite, le quartier civil est tracé. Il s'agit alors de prévoir la juxtaposition de deux éléments, dont la structure est différente, à l'intérieur d'un dessin unique. Ainsi, la ville civile devait comprendre, à elle seule, deux îlots distincts, l'un représentant les résidences, l'autre abritant les équipements civils. Un troisième îlot, de taille et de fonction beaucoup plus importantes, devait distinguer la partie militaire. Par conséquent, ces trois types d'îlots étaient traités de manière très différente par les ingénieurs responsables des dessins de ville.

#### **a- L'îlot résidence**

Son remplissage était laissé à l'initiative privée. Seul le découpage parcellaire, au moment de la distribution des concessions, était effectué soit par les autorités civiles.

Un consensus entre les propriétaires et l'administration locale permettait un laisser-faire ; les habitations s'alignaient le long des voies et le type architectural choisi se faisait en fonction de la taille de la hiérarchie de la voie dans la cité. Seules étaient imposées les servitudes architecturales concernant l'obligation d'établir des arcades au rez-de-chaussée des maisons de certaines rues importantes .

#### **b- L'îlot équipement civil**

Dans la majorité des cas, les équipements civils sont des édifices isolés. L'école par contre, est le seul établissement qui puissent être intégré au sein d'un îlot résidence. Sur les plans, tracés par les ingénieurs militaires l'équipement est dessiné selon sa silhouette qui correspond à des types bien établis. Un îlot est réservé dans son entier à un ou plusieurs équipements. Ces derniers sont isolés au centre de l'îlot de manière à se placer dans une position privilégiée par rapport à la structure de la ville et à l'espace public ; au centre d'une place, dans l'axe d'une rue, en retrait

par rapport à la voie créant ainsi une rupture, devant l'édifice. Il en est ainsi pour l'église, la mairie, le tribunal, la préfecture, le théâtre, le marché, la justice de paix, la poste...etc. D'autres établissements (prison, gendarmerie, lycée) s'organisent selon une typologie plus proche de celle de l'habitat. Les bâtiments sont alignés le long des voies et entourent une cour centrale. Cependant l'ensemble de ces édifices ont une échelle comparable à celle de la maison d'habitation et se localisent sur des îlots de la même surface que les îlots résidence ( environ 25m sur 60m ). Leur emplacement est déterminé dès les premiers dessins. La dimension équivalente des divers équipement permet d'effectuer d'un projet à l'autre des permutations ; entre l'église et le tribunal, la mairie et le théâtre....etc.

### **c- L'îlot militaire**

Dans la plupart des villes, la garnison était implantée en premier. Il semblait alors plus logique de réunir les établissements militaires dans un même lieu et non pas de les éparpiller dans une ville en construction. D'autre part, dans la partie militaire, l'assiette de chaque bâtiment était connu avec précision. Il s'agissait non seulement de répartir des édifices sur un sol, mais de dessiner aussi un morceau de ville. Les constructions militaires occupaient des îlots subsistants. Il fallait donc organiser un îlot avec des édifices dont on connaissait avec précision l'assiette.

Le dessin d'ensemble du fragment de ville devait répartir l'espace publics, collectifs et privé. La question primordiale était de définir quelle liaison devait-on maintenir entre la rue et l'édifice. De nouvelles contraintes hygiénistes et sociales étaient imposées : la lumière, l'aération, le contrôle social etc.... Ainsi des schémas nouveaux étaient expérimentés ; la cours ouverte, l'immeuble à redans, les bâtiments en peignes et en rangées.

## **II-4-2 La répartition des équipements et de l'habitat**

Le deuxième élément concerne la série d'équipements répartis sur la ville et sur le territoire selon des règles bien déterminées. Chaque équipement possède une situation précise dans la ville. Les emplacements des équipements sont en même temps interchangeables. La ville est à la fois un centre territorial, une capitale politique et une

métropole commerciale. A ces trois éléments spécifiques correspondent des équipements civils organisés en système sur tout le pays.

### **a- Les équipements**

Les établissements urbains réalisés en Algérie sont tous précédés d'un plan d'ensemble dessiné. Ce sont des « *villes à plan* ». Le plan général fait référence à des caractères classiques de la ville, à des règles de forme et de dimensionnement issues des traités d'architecture de la renaissance. Il est déterminé par le tracé de l'enceinte et le dessin de la ville à l'intérieur de ces limites. La construction d'une enceinte, hormis son rôle de défense, est un moyen d'homogénéiser la structure de la ville par la régularité de sa figure. Les villes sont réparties sur le territoire en réseaux. Des séries d'équipements situés dans chacun des centres, ponctuent l'ensemble du territoire du pays. La république française, et représentée par des équipements publics tels que mairie ( maison commune symbolisant la liberté d'expression ), l'école ( égalité des chances ), le palais de justice (justice rendue aux citoyens), le théâtre, l'hôpital...etc.

Le tracé, des villes comme des villages, s'est ponctué par une série de mairies, de presbytères, de marché de lavoirs, d'abattoirs. La ville coloniale se différencie du village par le nombre de ces équipements ; à l'église, la mairie, l'école, le presbytère et la justice de paix s'ajoutent le théâtre, l'hôpital, le square. L'église demeure, cependant, dans un pays qu'il faut conquérir, l'élément principal autour duquel se structure la ville. A partir de 1903, l'administration française demande le respect de la culture indigène, c'est ainsi que le style néo mauresque est né, (Exemple: grande poste). L'embellissement de la ville est accentué pendant les années 1930 (centenaire de la conquête de l'Algérie). C'est un moyen pour justifier la colonisation et de montrer sa réussite. Pour cela, on construit des musées (musée des beaux arts), des jardins (jardin d'essais), des lieux artistiques.

Dans les premiers plans d'alignement l'église est en général située sur la place centrale alors qu'elle est localisée sur une place secondaire dans un espace calme. D'autre part, les équipements civils et militaires sont représentés selon une forme précise. Des plans types ont été mis au point par les ingénieurs du génie concernant les écoles, les hôpitaux, les palais de justice ...etc, chaque équipement

possède une place déterminée sur l'échiquier. L'église et la mairie sont souvent localisées sur la même place (sidi bel Abbés, Relisane, Batna etc...) <sup>42</sup>, théâtre et marché sont situés sur une place offrant une animation plus dense. Certains équipements nécessitent pour les raisons d'hygiène ou de sécurité, d'être isolés sur la bordure de la ville le long du rempart : la prison, l'hôpital, l'abattoir. Notons aussi que dans le quartier militaire, les équipements réclament des îlots de taille importante : casernes, manutention, arsenal...etc. Signalons enfin que les deux villes, civile et militaire peuvent être séparées par un simple boulevard telles que Sidi Bel Abbés, Chlef (ex : Orléanville), Ghazaouet, (Nemours) ou par une ceinture intérieure tel que Sétif, Médéa ou Jijel.

### **b- L'habitat**

L'étude de l'habitat hors de son contexte urbain, dans lequel il est né, ne nous aurait pas autant informées sur les problèmes de l'habitat vécus à l'époque. Tel qu'on l'a vu, avec la croissance démographique et principalement la population autochtone, avec l'arrivée des ruraux à la recherche de conditions de vie meilleures, une éclosion effarante de bidonvilles surgissait dans les périphéries des grandes villes. Dans ces bidonvilles ainsi que dans les anciennes villes où s'entassaient des familles plus qu'élargies dans des pièces uniques avec absence dans la plupart des cas d'un strict minimum de confort et d'hygiène pour une vie décente. Comme on pouvait le supposer, les autorités administratives ne pouvaient fermer l'œil sur une telle situation.

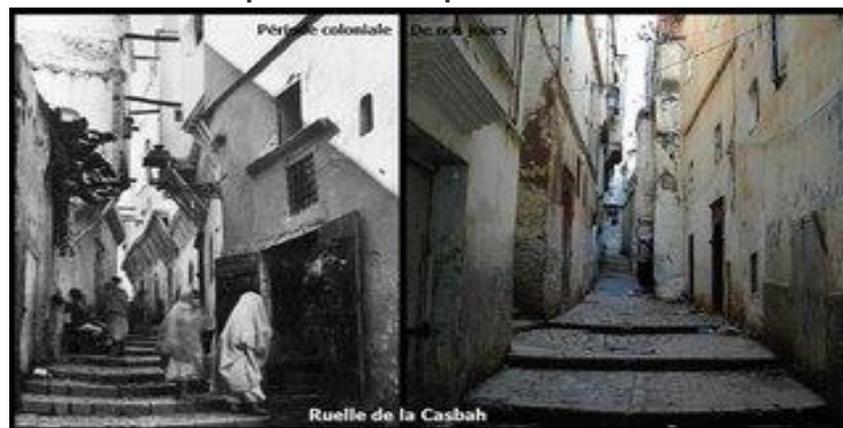
Le problème de l'habitat indigène commençait à prendre forme pratiquement à partir des années trente. L'idée de créer une place militaire et d'y développer le commerce, soit en faire une base de ravitaillement renforça l'installation de la population européenne dans la vieille ville était officiellement considérée comme ville militaire. Elle se présente sous forme de grands immeubles avec des façades plus clinquantes que celles de Marseille ou Paris ou bien en maisons type villa dans les faubourgs sous forme de lotissement qui demeure l'outil principal utilisé pour occuper de nouveaux territoires.

De façon moins rigide, les faubourgs s'étendent avec une densité basse. Ajoutons à ceux-là les grandes « murailles » d'immeubles du plan de Constantine. En ce qui concerne l'habitat, les français logent dans la haute ville, dans la plupart des maisons qui se trouvent le long des remparts. On poursuit l'eupéanisation de la ville musulmane;

aménager les constructions mauresques semble être le meilleur programme d'utilisation de la cité. Ainsi, dès 1839, la partie basse de la ville tend à disparaître, démolitions et expropriations contribuent à donner un aspect nouveau à ce quartier. L'immigration d'européens est importante, tous les nouveaux venus commencent d'abord par occuper les maisons mauresques transformées pour répondre à des exigences nouvelles.

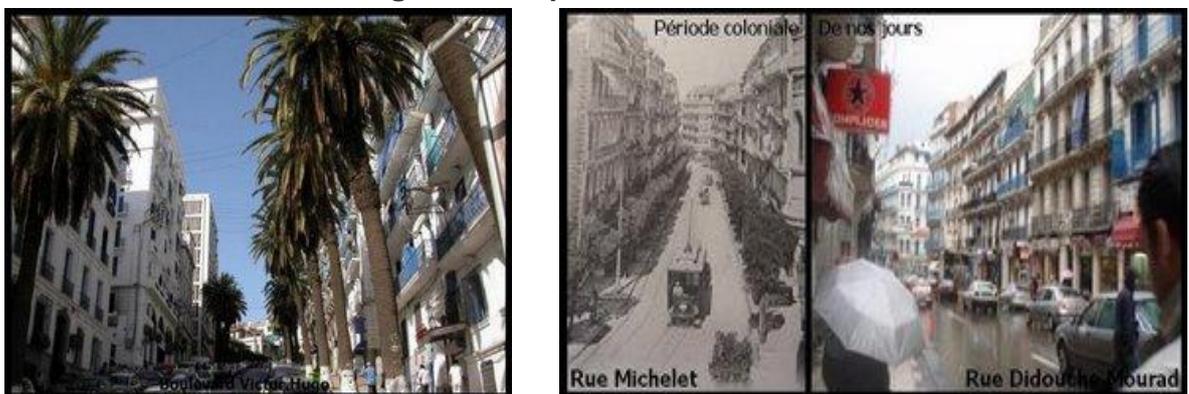
Ces maisons transformées deviennent bientôt des bâtisses insalubres et mal aérées. Lors de son voyage, Napoléon III fait une enquête personnelle qui a pour résultat d'arrêter les démolitions de la vieille ville. Le rapport dit que la haute ville doit rester telle quelle. Ainsi sa démolition s'arrêta. On commence à s'apercevoir qu'il est difficile de greffer une ville européenne sur une ville musulmane. Le temps seul se charge alors de modifier l'aspect de la ville (photo n° 5).

**Photo n° 5 : l'aspect de la rue piétonne de la Casbah**



Source : Commune d'Alger

**Photo : 6-7 : Alger centre, percées haussmanniennes**



Source : Cartes postales d'Alger

La ville s'agrandit donc peu à peu, et les quartiers d'Alger ressemblent tout à fait à des quartiers parisiens, chacun à ses habitations de types haussmanniens (fig. n° 6-7),

avec les lieux nécessaires à la vie publique (jardin, église, mairie, école). Les anciennes villas ottomanes somptueuses sont utilisées comme des maisons secondaires réquisitionnées par les grandes familles françaises. Durant la période, une nouvelle figure de la planification voit le jour. Sauf que cette fois elle tend à décentraliser et à intégrer les musulmans dans la vie européenne. Ces nouvelles dispositions tendent à stopper le mouvement urbain des bidonvilles, et à lutter contre l'anarchie urbaine des indigènes. Les nouveau plan d'aménagement, ces dispositions étaient constituées par : L'intervention sur l'offre :

- 1- La lutte contre les taudis et le relogement des habitants dans ces cités de Recasement.
- 2- La construction des HLM pour les populations européennes
- 3- Etablir des mesures fiscales et financières visant à encourager l'investissement immobilier.
- 4- Facilité d'accès aux crédits sous la garantie de l'état
- 5- Exonération et dégrèvement fiscaux sur les terrains à bâtir

L'intervention sur la demande : elle consistait en l'octroi de prêts très avantageux à la construction et au développement de formules de location.

## Conclusion

En Algérie, l'urbanisation est due, dans un premier temps, à la dépossession des fellahs regroupements dits « *villages nègres* » puis aux politiques de répression populaire pendant la guerre de libération (insécurité des campagnes, politique de recasement et regroupement autoritaire des populations). Cette urbanisation s'est traduite aussi par la naissance des bidonvilles, réserves de mains d'œuvre qui se sont juxtaposés aux villes officielles.

D'un point de vue hygiéniste et sanitaire, on admet le geste du colonisateur mais d'un point de vue culturel et humain, le reproche essentiel que l'on doit faire à ces « pionniers », c'est d'avoir nié l'existence d'une civilisation, de n'avoir pas tenu compte de

La traduction spatiale d'un mode de vie propre à la communauté musulmane dont l'intimité, la sécurité ainsi que la cohésion, sont des principes majeurs de notre culture, un mode de vie qui aurait pu être modernisé dans le respect de la tradition, et surtout d'avoir négligé la religion.

En ce qui concerne l'urbanisme colonial, les villes ont souvent servi de champs d'expérimentation telles que les initiatives des : Prost, Laprade, Beaudouin, Gulton... pour la France et de même pour la Grande Bretagne et l'Allemagne. Ainsi, cette période aura vu naître en Algérie des œuvres architecturales dont l'ampleur, la rigueur et la qualité étaient bien souvent sans équivalents à l'époque. On a assisté, donc, à une extraordinaire richesse de création architecturale, ce qui fera dire à un responsable : «... que le meilleur de l'architecture française moderne s'est trouvé en Algérie ».

**L'espace colonial** : s'est défini donc par les éléments suivants :

- Faubourgs industriels (quartiers de maisons ouvrières)
- Village de colonisation
- Grands aménagements urbains : front de mer
- Places, rues, boulevards (taillés dans le tissu ancien, tracé moderne)
- Jardins et squares
- Ouvrage de circulation (mécanique, escaliers, ascenseurs, téléphérique, système urbain piéton, tunnel et galerie)
- Ensembles industriels
- Lotissements d'habitation

- Les grands ensembles d'habitat collectif
- Représentation du pouvoir avec une architecture imposante, lourde et agressive (mairie, église palais de justice, gendarmerie)
- Représentation du système social (hospice, hôpital, caserne, lycée, école, prison et habitat social).

**La technologie** : s'est manifesté dans :

- Architecture métallique (début du siècle) habillage en architecture monumentale de pierre (marché)
- L'emploi de la brique et charpente en bois
- Utilisation moderne de la pierre (pierre reconstituée)
- Utilisation du béton
- Préfabrication ; divers procédés : Vareco, coffrage tunnel...etc.

L'Algérie des années cinquante était, contrairement à la métropole, un véritable laboratoire en matière d'architecture et d'urbanisme. « Ces paysages forment une authentique mosaïque composée de la juxtaposition de tissus parfois d'époque précoloniale comme les casbahs, des noyaux de fondation coloniale française et, enfin, des extensions contemporaines constituées de grands ensembles. Nous ambitionnons de contribuer à une relecture des paysages issus de la colonisation française à travers ces clés de lecture, à savoir le binôme village/périmètre de colonisation, instruments établis par les écrits et les faits ». A. Bitam.

## Références

- <sup>1</sup>Lynch. K, 1965, « L'image de la cité », Mit Press 1961, Dunod, Paris. 1982, « Voir et planifier, l'aménagement qualitatif de l'espace », Mit Press 1976, Bordas, Paris.
- <sup>2</sup>Panerai. Ph., Mangin. D., 1988, « Le temps de la ville, et l'économie raisonnée des tracés urbains », Cercle d'architecture de Versailles.
- <sup>3</sup>K. Olds et al., Globalization and the Asia-Pacific, Londres, Routledge, 1999.
- <sup>4</sup> Maklouf Nait Saada Revue panorama, Onrs n°4, Oct 1980 Alger, p29.
- <sup>5</sup> C.N.Schulz, Génius Loci, édition Mardaga, Liège, Belgique, trad française 1981 p3-27.
- <sup>6</sup> Colin. A : Les villes dans le monde. Synthèse. Paris 1998. 95 p.
- <sup>7</sup>J.P Durafour Architecture et urbanisme, Paris, 1976 p54.
- <sup>8</sup> Rambo. P : Société rurales et urbanisation. Ed du Suil Paris 1969.
- <sup>9</sup> Introduction à l'urbanisme opérationnel et la composition urbaine.Ed : OPU. Tome.1. 1984.
- <sup>10</sup> La géographie urbaine Ed : A. Colin. 1981.
- <sup>11</sup>J.B. Charrier : La production de l'espace, in Mémoire de magister, F.Yousfi. l'habitat à Constantine
- <sup>12</sup> Bastié. J : L'espace urbain. Ed : Masson Paris 1980. 340 p.
- <sup>13</sup> Laborde. P : Les espaces urbains dans le monde. Ed Nathan. France 1995. 240 p.
- <sup>14</sup> A. Metton : La signification dans l'architecture occidentale, ed.originale Electa éditrice, Milano, 1974, édition Pierre Mardaga Liège, Belgique, trad. française 1977, p428.
- <sup>15</sup> Bastié. J : L'urbain dans la ville. Ouvrage. Paris 1984.
- <sup>16</sup> J.P Durafour : Sémiotique de l'espace, , sortir de l'impasse, Ed. Denol/Gonthier, Paris, 1979 pl5.
- <sup>17</sup>Hélène VACHER : « Projection coloniale et ville rationalisée » p.22.  
Publication of the department of languages and intercultural studies,  
Aalborg University, vol 17, 1997.
- <sup>18</sup>Léonardo BENEVOLO: "Histoire de la ville " p.305. Editions Parenthèses, Marseille, 1994. In these Doctorat B. SAHRAOUI
- <sup>19</sup>Aleth PICARD-MALVERTI : « Lotissements et colonisations » in villes en parallèle n° 14, Institut d'Urbanisme de Paris, 1989, p.215..
- <sup>20</sup>La convention en question stipule que tous les besoins des civils ne doivent être atteint par l'armée française. Source, le texte de la convention du 05/07/1830,, Archive national d'Alger.
- <sup>21</sup>Louis Bertrand cité par Bertrand Venis, dans ses commentaires dans son site web mes souvenirs d'Alger : [www.alger-roi.net](http://www.alger-roi.net),
- <sup>22</sup>R. Lespes, Alger, étude de géographie et d'histoire urbaine, Paris librairie, F. Alcan, 1930, page 207-208.
- <sup>23</sup>Kaci Mahrouf dans La Casbah, architecture et urbanisme, Rapport d'exposition, Alger 1985, Editions Riadh El-Feth, Alger, page 32.

- <sup>24</sup>Louis Bertrand, cité par Bertrand Venis, Ibid,
- <sup>25</sup>Saïdouni.. M, Rapport de force dans l'urbanisme colonial algérois, 1855 à 1935, genèse de l'aménagement urbain à Alger, thèse de doctorat, Paris 888, page 101,
- <sup>26</sup>Pinon. P, Atlas du Paris Haussmannien, la ville en héritage du Second Empire, Edition parigramme, Paris 2002, page 10.
- <sup>27</sup>Saïdouni. M, Ibid page 18,
- <sup>28</sup>Saïdouni. M, Ibid page 18,
- <sup>29</sup>Source des informations, le rapport du COMEDOR : étude pour la rénovation et la restauration de la Casbah d'Alger «Les transformations du tissu dae la Casbah pendant la première période coloniale », année non précisée, mais le travail élaboré dans les années 80 en Algérie.
- <sup>30</sup>Cité par Mahrour... K, dans El-Djazaïr et le choc colonial : bouleversement et transformations, article paru dans le rapport d'exposition à Alger en 1119855, sous le titre La Casbah architecture et urbanisme, Edition Riadh El Feth.
- <sup>31</sup>Deluz... J... J, L'urbanisme et l'architecture à Alger, Aperçu critique, office des publications universitaires, Alger 1988, page 72,
- <sup>32</sup>R. Lespès, Ibid cité page 335 ;
- <sup>33</sup>Bouche... D, Histoire de la colonisation française, tome II, Edition Fayard, 1991, page 26 ;
- <sup>34</sup>Aleth PICARD-MALVERTI : « Lotissements et colonisations » p.215.  
in villes en parallèle n° 14, Institut d'Urbanisme de Paris, 1989.
- <sup>35</sup>Cité dans Saïdouni. M, Ibid page 13,
- <sup>36</sup>Beguïn D. et Lesage F., (1983) : Arabisances, décor architectural et tracé urbain en Afrique du Nord 1830-1950. Ed. Dunod-Bordas, Paris, 196p.
- <sup>37</sup>Beguïn F., Godin. L., (1978): Arabisances, limites et grands tracés. Ed. CORDA, Paris.
- <sup>38</sup>Benachehou. A., (1979): l'exode rural en Algérie. Ed. SNED, Algérie, 139p.
- <sup>39</sup>Bendjelid. A., (1986): planification et organisation de l'espace en Algérie. OPU, Alger, 134 p.
- <sup>40</sup>Aleth Picard-Malverti : « Ville et colonisation » p629-630. vol  
Thèse de 3<sup>ième</sup> cycle en Aménagement, Institut d'Urbanisme de Paris, 1987.
- <sup>41</sup>Idem
- <sup>42</sup>Idem

## **Deuxième partie**

# **De la ville précoloniale à la ville coloniale : inscription de deux modèles de société sur un espace composite**

## **Cas de Constantine**

- **Introduction**

Constantine est remarquablement assise sur un plateau rocheux limité par des escarpements vertigineux ayant la forme d'un trapèze aux angles orientés vers les quatre points cardinaux, et dont l'inclinaison du Nord au Sud, en sens inverse de la pente, des vallées qui l'enserrent, est assez sensible, puisque le saillant Nord (Casbah, atteint 644 m, tandis que le saillant Sud Sidi Rached) s'abaisse à 580 m.

La diagonale qui unit ces deux points n'a pas beaucoup plus de 1 km. Le lit du Rummel, encaissé, dans un ravin d'une profondeur moyenne de plus de 100 m, s'enfonce au long de deux des faces du trapèze, au Sud-est et au Nord-est, un ravin affluent, très abrupt aussi, rend inexpugnable une troisième face, celle du Nord-ouest ; sur la quatrième seulement, au Sud-ouest, le plateau retrouve accessible par un isthme étroit, bordé à droite et à gauche de pentes rapides.

Outre, cet accès naturel, un pont fut jeté à l'Est, dès l'époque romaine sur la gorge du Rummel, à droite même où se trouve le pont d'El Kantara, qui accède de la gare à la rue Georges Clemenceau. 1912, deux autres ouvrages d'une grande hardiesse ont été lancés au-dessus du Rummel : le vertigineux pont suspendu de Sidi M'cid, à l'extrémité Nord de la ville, à la pointe de la Casbah (175 m) ; le long viaduc courbe de Sidi Rached à l'extrémité Sud, reliant le quartier de la gare aux faubourgs élevés sur le Coudiat Aty.

Enfin la passerelle Perrégaux, plus récemment construite, relie le centre de la ville à la gare ; un ascenseur facilite les relations. Un autre ascenseur existe également à l'entrée du pont du Sidi M'cid. Dans son ensemble le rocher de Constantine constitue une forteresse naturelle d'un aspect étrange et saisissant, dont on se rendra compte des hauteurs dominant la ville, ainsi que du bas des rampes par lesquelles on y accède en venant de Philippeville ou de Mila.

## Chapitre III : La ville précoloniale

### • Introduction

Le Rocher de Constantine a été habité depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours. En raison de sa situation topographique, il est devenu le lieu de cristallisation d'une vie communautaire, puis s'est transformé en cité. « *Vraisemblablement, la plateforme supérieure de Constantine commença par être un simple refuge pour les indigènes du pays, qui y rassemblaient, mais sans doute en partie souterraine, les réserves alimentaires de tribu<sup>1</sup>* ».

La cité est apparue dans l'histoire à l'époque des guerres puniques<sup>2</sup>. Le roi Massinissa unifia le pays, favorisa l'urbanisation et donna aux cités une organisation semblable à celle des villes phéniciennes. La capitale Cirta a pérennisé le souvenir de son roi par la sauvegarde de son tombeau et la dénomination de la ville nouvelle «*Massinissa*», située au Khroub aux abords du mausolée en question, qui est en phase de réalisation<sup>3</sup>. Ensuite, vers 313, elle prit, le nom de l'un de ses gouverneurs, Flavius Constantin<sup>4</sup> qui s'appliqua de son mieux à la rebâtir et à l'embellir<sup>5</sup>. Sous les Arabes et les turcs, la ville a complètement changé de physionomie.

Mais de ces deux périodes, la dernière est la mieux connue. La capitale du beylik de l'Est se limitait au Rocher. Elle était isolée et entourée par le Rummel au Sud-est et au Nord-est, ainsi que par l'escarpement au Nord-ouest. La ville était renommée pour ces fortifications. Un rempart constitué de deux murailles<sup>6</sup> s'élevait le long des lignes de crête du Rocher, assurant la défense de la ville contre toute agression et unifiant les habitants de la cité. Ce système de sécurité était renforcé parfois par des maisons adossées aux murailles et par une ceinture naturelle formée par l'escarpement et les gorges du Rummel.

La cité n'était accessible que de deux côtés, au SW le mur d'enceinte est percé de trois portes « *Bab el Djedid, Bab et Oued et Bab el Djabia* » et un isthme de 300 mètres de large la reliait au Coudiat Aty tandis qu'à l'est la quatrième porte Bab el kantara faisait face aux hauteurs du Mansourah : Bab el Djedid à l'Ouest, situé sur le point le plus élevé, conduisait à Alger. Bab et Oued est la principale porte de la cité, d'où partaient des chemins vers le sud et vers Alger. Bab el Djabia communiquait avec le Rummel où les habitants puisaient l'eau. Bab El Kantra conduit vers le littoral, permettait de traverser le ravin par un pont antique appelé pont Antonin<sup>7</sup>. Sous le règne d'Ahmed Bey, l'architecte Bartholomeo le

restaura en 1791-92 avec les matériaux provenant des vestiges romains (théâtre, arc de triomphe,..). Près de ces portes construites avec les matériaux romains, étaient placées des batteries qui complétaient la défense de la ville.

### **III-1 Aperçu historique**

Durant les quatre siècles de présence Turc, la ville n'a pas dépassée ou de peu son site initial; le rocher, mis à part du cimetière, les écuries du bey et les constructions qui regroupaient d'une part les habitations (installations des populations venus d'ailleurs principalement des kabyles et des biskris) et d'autres parts des selliers, qui menaient vers les portes de la ville principalement du côté de Bâb el oued. En effet, l'expansion de la ville se faisait essentiellement intra-muros. Cependant, l'événement le plus marquant dans l'histoire urbaine de Constantine, et son extension vers le Nord, la ville ne dépassant pas Maqad El hout (poissonnerie) sous le gouvernement de salah bey. En fait, le site a aussi influencé le développement de la ville, ainsi cette seule extension connue avait sa limite naturelle : le ravin.

Il est intéressant de noter que cette extension de la cité, dans cette direction fut encouragée par la construction de mosquées, merderas et palais, aux environs de la place de souk el acer ou salah bey créa en 1776 un marché appelé souk el djemaa raccordé au pont d'el kantara, le marché reste toujours à proximité des accès, les anciennes limites sont absorbées à l'intérieur des enceintes. Ajouté à cela, il installa les juifs, dans un quartier nouveau situé à l'extrémité nord de la ville qui prit le nom de Charaa. En étudiant la casbah d'Alger, André Ravereau la décrit comme « unique, elle n'a pas sa pareille ».

On peut affirmer la même chose pour Constantine, qu'on appelle aussi « la perte du Rummel » peu de villes, ont un site et une situation aussi privilégiés. Berryer, souligne « Comme Rome, Sao Paulo, ou Stockholm c'est-à-dire toutes les villes qui présentent un site montagneux, ou découpées par des plans d'eau, Constantine ne pouvait constituer un tout sur table rase ». C'est pourquoi la ville s'était longtemps accroché à son site, et que l'extension a tardé à se faire (jusqu'à la période coloniale). Pour comprendre un présent très complexe, il nous faut impérativement revenir au passé pour voir comment l'histoire a façonné le système urbain et architectural de Constantine.

**Photo n°8. Ravin de Sidi M'Cid**

Constantine, ville étrange et mystérieuse, forme certainement l'un de ces tableaux les plus pittoresques, spectacle insoupçonné d'un roc abrupt (photo n°8), véritable nid d'aigle. Les bouleversements dus à la conquête coloniale imposante ainsi un nouveau système politique, économiques et



**Source : Wilaya de Constantine**

culturel ont abouti à un morcellement, à une déstabilisation et une stagnation des traditions spirituelles et culturelles, tout en impliquant de nouveaux modes de production et d'industrialisation provenant d'un contexte différent. C'est le cas de la médina de Constantine qui constitue un espace urbain de plus précieux tant d'un point de vue architectural, urbain, culturel que patrimonial.

La médina est située sur le « rocher » qui se détache distinctement de l'ensemble urbain constantinois actuel grâce à ces caractéristiques sinologiques. De forme trapézoïdale, le rocher suit deux inclinaisons Nord-Sud et Ouest-est atteignant des attitudes optimum de 664m au Kef chekhara à l'extrême nord et 564m à sidi rached. Il est délimité du nord au sud sur son versant oriental par les gorges du Rummel qui s'élargissent en partant du sud passant de moins de 30m à sidi Rached à plus de 200m au pont suspendu, ses gorges ont des profondeurs variant entre 80m au début a plus de 200m près du Kef chekhara. C'est du côté sud, à travers la place de la brèche, que le site a une relation aisée avec le reste de la ville.

Cette place est dénommée ainsi jusqu'à présent car c'est de ce côté que l'invasion française a pu aboutir en 1837. Au début de la colonisation, l'ensemble de la ville était donc sise sur ce site. Sa partie haute a été progressivement substituée par des constructions coloniales, le centre y a été maintenu jusqu'à présent en raison de sa situation stratégique, de sa forte polarité et de l'urbanisation limitée en dehors du rocher au début de la colonisation. Il en a résulté une médina « hybride » composée

d'une partie haute coloniale et d'une partie basse traditionnelle, la partie mitoyenne étant hétérogène, composée de percée coloniales et de centres d'îlots traditionnels.

Ce dédoublement de la ville, dicté par un souci de séparation par rapport à la population autochtone est marqué par un aspect, ségrégatif, plus ou moins volontaire et affirmé.

### III-2 La médina : le tissu originel

Le terme médina est un mot arabe signifie ville. Médina de Constantine est une ville perchée sur un rocher isolé par les gorges du Rhummel, et un paysage urbain qui porte la marque des principes fondamentaux de l'urbanisme arabo-musulman. Bien que la médina soit l'un des modèles de la ville islamique traditionnelle, sa structuration est presque la même.

**Photo n° 9. Vue sur le Rocher (Casbah)**



Après avoir été pendant une longue période perçue comme un phénomène positif se traduisant par la croissance des fonctions. Ce fonctionnement est rapidement révélé comme issu une rencontre entre les pratiques sociales et religieuses actuellement observables et son développement historique.

Source : [www.constantine.fr](http://www.constantine.fr), 2006

Selon l'ordre historique, le modèle urbanistique de la médina repose sur un principe fondamental qui est celui de la séparation nette entre l'espace public et l'espace privé. La ville s'ordonne autour d'un pôle, constitué par la grande mosquée et les souks qui l'enserrent. C'est un lieu qui se caractérise par une intensité de la vie publique (religion, administration, artisanat, commerce).

En effet, l'organisation socio-spatiale est fondée sur la hiérarchisation des espaces, la séparation des fonctions résidentielle et économique, le regroupement des artisans par corps de métiers, la localisation judicieuse des équipements religieux, sociaux, scolaires ainsi que

l'emplacement précis des organes du pouvoir (palais du Bey et annexes, casernes...).

Ceci confère à la ville une structure spécifique qui reflète l'adéquation entre les différents composants urbains (bâti, voirie, équipements...) le tout parfaitement adapté à la nature du site. « Le tracé des voies étroites et sinueuses reflète à la fois l'adaptation à une topographie accidentée, à la nature semi-aride du climat par la création de zones d'ombre source de fraîcheur, mais aussi et surtout par le souci de favoriser les rencontres, et les contacts; " l'échelle humaine est partout présente. Le cheminement obéit au principe de la séparation des espaces public et privé voire familial, pour dégager une véritable hiérarchie du réseau. Celui-ci part de la rue principale à vocation commerciale empruntée par tous (et donc par l'étranger) et aboutit à l'impasse à fonction exclusivement résidentielle fermée aux regards externes. Entre l'une et l'autre, une série de voies plus ou moins animées assurent la liaison entre les axes principaux, leur statut est semi-public ». Anne-Claire Kursac, 2006. La médina était traditionnellement une ville où les secteurs tertiaires et commerçants dominaient.

### **III-2-1 Structuration de la médina : une introversion confirmée**

La médina nous révèle une structure organisée. Cette structure se matérialise par la totalité organique que forme l'environnement construit, dont l'assemblage est hiérarchisé avec des relations de complémentarité entre elles. L'espace urbain de la médina est un tout qu'on doit recomposer, rassembler, articuler. Les rues, places, ilots et parcelles sont des formes de cet espace déterminées par le tracé, cet ensemble constitue le tissu urbain. La médina de Constantine apparaît en premier lieu comme un ensemble unifié, constitue l'ensemble des traits communs, avec une structure caractéristique des villes et villages méditerranéens.

Leur compacité y est organisée depuis la mosquée, par un système hiérarchisé de voies qui distinguent à plusieurs niveaux et échelles et par l'emboîtement d'espaces structurés autour des équipements : fondouks et entrepôts, mosquées de quartiers et salles de prière, Fours, hammams..., la vie économique, sociale et culturelle en est une autre caractéristique, commune aux villes du sud méditerranéen, mais spécifiée par les traits culturels du Maghreb, à savoir un héritage de métiers et de savoirs faire, de produits

artisans et de culture musicale, de socialité masculine extérieure opposée à celle des intérieurs féminins (Nadir BOUMAAZA , 2006).

Ainsi, la médina nous apparaît sous un schéma très organique, mais un espace fortement structuré. « L'espace est rigoureusement hiérarchisé dans les médinas. A chaque fonction correspond un type de circulation, plus ou moins publique ou privée. L'espace public se prolonge à travers le réseau viaire qui est fortement hiérarchisé. Un espace hiérarchisé, continu de la médina au quartier, à l'îlot et à la maison. On distingue : Les parcours principaux où sont localisés les équipements et les activités de niveau urbain, ces voies principales relient entre elles les portes en passant par le centre de la cité.

L'espace défini par l'entrecroisement de ces parcours constitue les noyaux d'habitations, espace où de la communauté, ces noyaux résidentiels sont desservis par des impasses en principe interdits aux non riverains et ne comptant aucun commerce ni équipement public. Les parcours secondaires, branchés sur les premiers, ayant surtout une fonction de raccord et de desserte, le long desquels se localisent les équipements nécessaires à la vie des quartiers : four, moulin, boulangerie, épicerie, hammam. La maison traditionnelle de la médina correspond à l'habitat d'un groupe domestique formé de plusieurs familles conjugales. Elle s'organise autour du patio, cour centrale « west eddar » à ciel ouvert, source de lumière et d'aération, les chambres qui l'encadrent consacrent l'individualité de la cellule conjugale, gardant l'équilibre du groupe.

Les communs et dépendances sont souvent localisés du côté de l'entrée et contribuent à isoler de la rue l'habitation proprement dite qui elle occupe toujours le fond de la parcelle, l'entrée composée d'une imbrication de vestibules en chicane, joue le rôle de filtre entre l'extérieur (la rue) et l'intérieur (l'espace domestique). Signaler aussi que dans le tissu urbain, elles sont mitoyennes. De même toute rupture brutale, du volume entre la médina et les constructions avoisinantes, doit être évitée. Pour l'ensemble du bâti, en signalant, la préservation d'une homogénéité volumétrique.

En signalant aussi le maintien du principe de l'éclairage, de l'aération et d'ensoleillement par un espace intérieur (le patio), d'où servitude concernant l'espace intérieur ayant pour corollaire des servitudes de hauteur. L'espace économique de la médina

était structuré autour du noyau central où se concentrait le gros des activités artisanales, de production et de commercialisation, les grands parcours supportaient les activités essentiellement de services alors qu'aux environs des portes se localisent les activités à caractère rural et les places marchés. « La médina se caractérise aussi par sa centralité, elle se voulait, autrefois, introvertie. Enveloppée dans ses murailles séculaires, elle était en mesure de contrôler le flux des échanges avec le monde extérieur. Elle est indéniablement le centre de l'agglomération. On distingue: Une centralité économique : puisque la médina concerne d'importantes activités, le commerce de gros et de proximité y occupe une place prépondérante.

La production de l'artisanat et les souks qui vendent les articles de ce secteur se trouvent au cœur du centre historique. Une centralité spatiale symbolisée par la mosquée. - Une centralité culturelle dont la médina est porteuse en tant que référence pour l'enracinement des gens. La trame urbaine de la médina est un enchevêtrement des ruelles hiérarchisées et fonctionnelles à vocation commerciale, artisanale ou résidentielle »<sup>8</sup>.

### **III-2-2 Portes et Remparts**

La médina se présente comme une enceinte percée de portes, ces portes sont reliées à la grande mosquée centrale par des voies principales. Le modèle de réseau est un faisceau radial centré sur la grande mosquée. Chaque médina est fortifiée par une enceinte de remparts percés de quelques portes dont l'architecture militaire est particulièrement soignée. Les circulations sont publiques. Le tracé des remparts est bien sûr fonction du relief, quand ces contraintes ne sont pas prépondérantes, le périmètre de la ville se rapprocherait du rectangle losange. Les villes côtières comme Sousse, Mahdia, Béjaia, possèdent un bassin intramuros accessible par une porte non coudée dans les remparts.

Ces villes côtières qui pouvaient redouter les attaques des chrétiens étaient dotées de fortifications fortement empreintes des conceptions européennes. Tant dis que les villes intérieures qui ne craignaient que des envahisseurs locaux avaient conservé à leurs remparts une allure médiévale. Les remparts sont une succession de courtines ponctuées de tours carrées, barlongues ou octogonales au niveau des portes. Le quartier est une unité urbaine qui possède son identité. Les portes sont fermées au couvre-feu. Il possède un équipement urbain autonome : mosquée, école coranique, bain maure, fours à pain et

boutiques. La structure de la maison est le West eddar. Cette forme carrée ou rectangulaire est tracée en premier sur une parcelle ou logement, puis vient la pièce principale bien orientée. La structure de la maison amène naturellement à une parcelle carrée. Mais, elle peut s'adapter à toutes les déformations, dans la mesure où la cour entourée des pièces principales peut s'insérer dans les limites fixées.

### **III-2-3 Centre et parcours : la mosquée comme concept de centre**

« En Islam, les croyants, l'adoration comme style de vie, et la notion de la mosquée comme un centre communautaire, sont inséparables. Ils trouvent leur origine les uns dans les autres, ont besoin les uns des autres pour bien fonctionner et pour continuer à exister. La mosquée est aussi ancienne que l'homme sur terre, car la vérité (L'Islam) est tout aussi ancienne. Le premier homme et en même temps le premier prophète, Adam (ﷺ) a bâti les premières mosquées sur terre : Al-Masjid al-Harâm à La Mecque et Al-Masjid al-Aqsâ à Jérusalem.

La période qui a séparé la construction des deux anciennes mosquées est de 40 ans ». Dr. Spahic Omer « On ne peut concevoir la vie d'un croyant sans cette institution qu'est la mosquée et qui, en tant que centre communautaire, devrait toujours occuper autant que possible, les emplacements stratégiques et centraux des villages, des quartiers, des petites et grandes villes. Les mosquées doivent être les biens de ceux qui les fréquentent et non pas des charges. Le croyant n'est pas seulement attaché à la mosquée de manière physique, mais également de manière spirituelle et mentale, par ses pensées et ses envies. L'incarnation d'un Islam vivant. Elles ne doivent pas devenir un concept élitiste.

Elles ne doivent pas devenir des monuments, des sites touristiques, les faux symboles d'un faux pouvoir, et des monuments presque morts. Avant tout, l'architecture de la mosquée devrait rester reliée au monde pluridimensionnel de la fonctionnalité. « Quand le prophète Mohammad (ﷺ) a émigré de La Mecque vers Médine, la première et la plus urgente des tâches qu'il a entreprises relative au processus et à l'établissement de la communauté a été de construire la principale mosquée de la ville, appelée également la mosquée du Prophète (ﷺ). Toute autre action entreprise, y compris la construction de maisons pour les émigrés, dont la majorité était pauvre et pratiquement sans domicile, a dû être différée jusqu'à ce que la construction de la mosquée du Prophète (ﷺ) soit achevée.

Une fois finie, la mosquée du Prophète (ﷺ) avait une forme extrêmement simple. Malgré sa forme sans prétention, la mosquée, et ce depuis le premier jour, a servi de vrai centre communautaire qui s'est rapidement transformé en un complexe multifonctionnel. Elle ne servait pas uniquement à l'accomplissement des prières aux heures fixées, mais elle avait également de nombreuses autres fonctions religieuses, sociales, politiques et administratives.

Les principaux rôles et fonctions de la mosquée tournaient autour du fait qu'elle soit un centre pour les actes culturels en groupes, un centre d'enseignement, le siège du gouvernement du Prophète (ﷺ) un centre d'activités humanitaires et de bienfaisance, un centre de détention et de réadaptation, un lieu de traitements médicaux et de soins infirmiers, et le lieu d'accomplissement « De certains loisirs ». Dr S. Omer. « La mosquée du Prophète (ﷺ) était le centre nerveux du large éventail d'activités et des aspirations de la Oumma musulmane en plein essor.

L'impact du complexe de la mosquée sur le développement de Médine fut d'une telle ampleur que le centre de la ville a finalement presque pris une forme concentrique, centré sur le complexe. Ainsi, la norme était établie pour chaque ville musulmane future concernant le rôle de ses principales mosquées, ainsi que sa position vis-à-vis des composantes spatiales de la ville ». Dr. Spahic Omer.

### **III-2-4 Ordre spatial et ordre social de la médina**

« L'ordre spatial de la Medina reflète l'organisation sociale des habitants de cette cité. L'une des caractéristiques de cette organisation est la séparation très nette entre la vie publique et la vie familiale : l'une répondant à l'ordre familial et l'autre répondant à l'ordre de la communauté ». Djamila Binous.1980. « La traduction spatiale de cette organisation sociale devient lisible à partir du moment où l'on arrive à cerner le principe directeur du tissu urbain. Celui-ci est en effet la Grande Mosquée avec le quadrilatère des souks nobles qui l'enserment. Grande Mosquée et quadrilatère soukier constituent le centre de la ville, sa raison d'être matérialisée : le culte et le commerce ou la cité tout court.

Le centre de la ville commande un réseau linéaire de voies le long desquelles se développe la vie publique. Il résulte de l'entrecroisement de ces voies un espace de surface : les noyaux intérieurs constitués par les habitations » Hedi Eckert. 1980.

Selon D. Binous, le réseau linéaire s'organise suivant une hiérarchie qui est la suivante :

- parcours principaux conduisant des portes de l'enceinte vers la Grande Mosquée et le quadrilatère soukier,
- bretelles de parcours principaux conduisant vers une autre porte sans toucher le centre religieux et commerçant,
- parcours secondaires se branchant sur les parcours principaux et/ou leurs bretelles
- voies de desserte partant des parcours principaux et/ou secondaires,
- voies d'accès reliant les espaces de surfaces ou noyaux intérieurs résidentiels aux espaces linéaires du système viaire.

« Les réseaux de surface connaissent, eux aussi, une organisation hiérarchique. Le centre du noyau intérieur est occupé par la maison du groupe familial hiérarchiquement prééminent qu'entourent, avec leurs maisons, les groupes familiaux dépendants et clients. L'enceinte sépare la ville du chaos de l'espace extérieur. A l'intérieur de ses murs se manifeste l'unité du monde citadin, unité qui s'exprime à travers la communauté dans la foi.

La Mosquée, lieu de profession de cette foi, symbolise cette unité. Elle est donc logiquement le centre de la vie communautaire, cœur et centre de la cité. Tous les parcours principaux, drainant parcours secondaires et voies de desserte, convergent vers ce point central. De même que l'enceinte isole du chaos extérieur, les souks enserrant la Mosquée la protègent et la démarquent. Pour atteindre la Mosquée, le croyant, en traversant ce filtre est identifié et reconnu comme appartenant à la communauté ». D. Binous. 1980. Le réseau linéaire ouvert et accessible s'arrête aux portes des impasses qui desservent les noyaux intérieurs. C'est là que se situe la limite entre l'espace public et l'espace privé. Cette limite est marquée non seulement par un changement de fonction (les parcours permettent de traverser, l'impasse ne permet que l'accès), mais également par un changement dans le statut juridique (l'impasse n'est pas une voie publique, mais bien un passage privé).

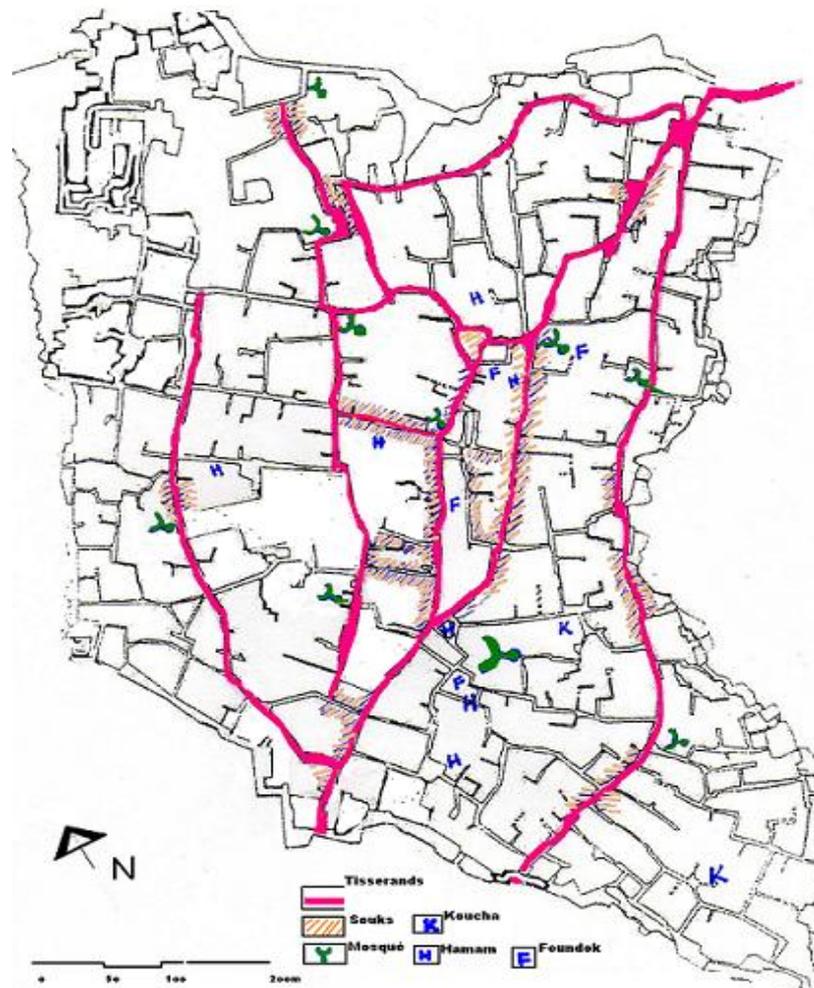
### Photo n°10. Vie quotidienne du Souk



Source : archive Wilaya de Constantine.

De même que la Medina reflète par son urbanisme l'organisation sociale de ses habitants, les palais et demeures ne sont que la matérialisation sur le sol d'un mode de vie et d'une structure familiale. (Fig. 15). Le fonctionnement et la structuration du commerce faisaient d'elle véritablement le grand marché de l'est algérien; l'ensemble des villes de

Fig. 15 Structure fonctionnelle des quartiers de la médina



Source : S. Pagand, 1988.

**Photo n° 11. Ordre social des habitants dans le centre**



Source : Commune de Constantine

province, apparaissait comme des satellites de Constantine. Ce réseau se superpose à son influence politique structurée en point d'appui. Hiérarchisée par rapport à cette capitale régionale, à laquelle vient se superposer et s'imbriquer le système d'échange; son influence est marquée par un réseau de communication (chemins) rayonnant dont le centre est à Constantine<sup>9</sup>. (photo n°11).

Selon T. Burckhardt, la circulation des gens et des biens qui va de la porte de la ville vers le centre et inversement, Les artisans étaient regroupés en corporations par spécialisations de métier des rues entières sont réservées pour tel ou tel profession, et donne souvent le nom de l'activité à l'endroit. Chaque corporation a son amine, à Constantine, deux étaient importants: Amine El Fodda, et celui des boulangers<sup>10</sup>.

### **III-2-5 La structure du parcours**

La ville traditionnelle lie entre deux extrêmes; le public et le domestique. Cette classification reflète la nature fondamentale de l'attitude civique des habitants. En Islam, les conditions de l'espace privé ont un rôle majeur dans la vie, dans l'économie spirituelle de l'existence musulmane. La qualité fragmentaire de la vie urbaine couplée à l'importance de la religion sont les facteurs essentiels et font les caractéristiques physiologiques et la personnalité des villes islamiques<sup>11</sup>.

La médina est marquée par ses ruelles, ses remparts, le système des impasses relié à la circulation et la vie privée au sein de la maison à entrée coudée et à patio. Si l'espace domestique, dans la maison traditionnelle, était fermé sur l'extérieur, c'est parce qu'il était par excellence le domaine de la femme. Les gouverneurs se basaient, dans le maintien d'ordre dans la ville, sur les troupes installées dans la *casbah* (fortification).

**Photo n°12. Quartier commercial Rahba**



Source: archive Commune Constantine

En revanche, la médina précoloniale n'était pas le siège du pouvoir politique comme l'*urbs* romaine ou la commune européenne du Moyen Âge.

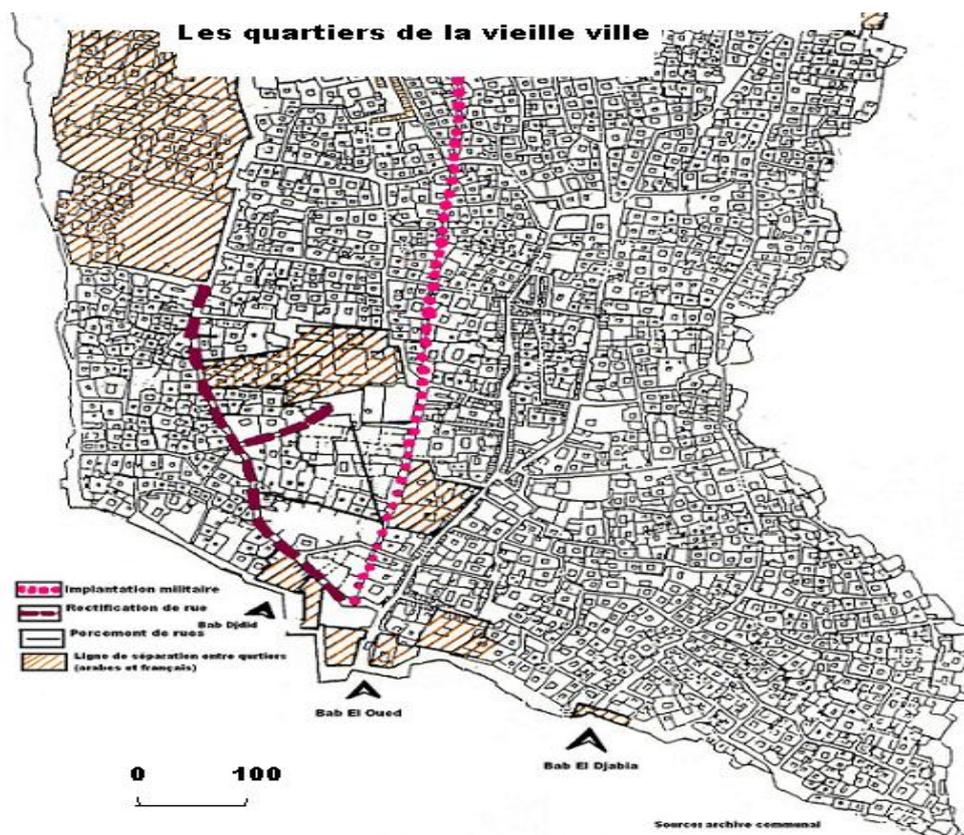
Le terme médina est destiné au tissu urbain des villes arabes. L'espace urbain de la médina est un tout qu'on doit recomposer, rassembler et articuler. Les rues, places, îlots et parcelles sont des formes déterminées par le tracé dans cet espace où l'ensemble constitue le tissu urbain. Ce qui assure une structure au tissu, son unité et sa cohérence à toutes les échelles.

La médina nous révèle une structure de parcours organisé, cette organisation se matérialise par la totalité organique que forme l'environnement construit, dont l'ensemble est hiérarchisé, avec des relations de complémentarités entre elles. (photo n°12). Ainsi, la médina nous apparaît sous un schéma très organique, mais un espace fortement structuré, un espace hiérarchisé, continu de la médina au quartier, à l'îlot et à la maison.

### **III-3 Organisation et fonctionnement de l'espace médinois**

La ville de Constantine présentait un plan semblable à celui des villes arabo-musulmanes<sup>12</sup>: structure homogène, juxtaposition d'éléments, ségrégation fonctionnelle, et hiérarchisation des espaces. Elle s'ordonnait en quatre grands ensembles aux limites imprécises, la Casbah et Tabia à l'Ouest, Bab et Djabia et El Kantara à l'Est, chaque ensemble se subdivisant en petits quartiers appelés haouma ou hara (fig. n°16). Entre ces zones résidentielles, se dessinait un espace différent des précédents, à vocations spirituelle commerciale et artisanale où les habitations étaient très réduites.

Fig. n°16.



Source : Génie militaire de Constantine

### III-3-1 Un tissu millénaire : une Centralité intense

Si nous empruntons l'artère principale qui part de la porte Bab et Oued, celle-ci nous mène directement vers la zone centrale autour de laquelle s'organisait le système urbain et la vie de la cité (photo n°13). Cette aire centrale est représentée par l'ancienne et grande mosquée (djemaa et kebir) et les zones soukiers qui lui étaient contiguës et longeaient les voies primaires.

Photo n° 13 Centre ancien



Source : Carte postale vue du quartier centre de la vieille ville.

Cette disposition est très caractéristique des villes musulmanes. En islam, Il n'existe pas d'incompatibilité entre l'activité lucrative et le culte. Au contraire, le voisinage ou le rapprochement des souks avec la mosquée ne peut que faciliter la pratique religieuse.

Ibn Jobeir disait : « Les accès à la mosquée sont caractérisés par la présence d'activités marchandes et non seulement par celles qui sont le plus rattachées à l'exercice de la prière quotidienne ou de l'enseignement<sup>13</sup> ». Dans cette zone centrale nous retrouvons quelques Foundouqs et un grand nombre de boutiques, longeant les voies principales ou bien regroupés autour d'une place, affectées totalement à un corps de métier bien particulier. Ainsi, se constituent des souks spécialisés dont le nom de métier transparaît dans la désignation de la rue ou de la place (nedjarin, haddadin, debbaghin, djazarin, rahbet es-souf, ...). A ce sujet, E. Mercier<sup>14</sup> nous permet de retrouver une vingtaine de métiers<sup>15</sup>, rémunératrice, et qui tenait une place honorable dans la cité, était celle du cuir (photo n° 14).

**Photo n°14 : Quartier vivant centre approximatif de la mosquée**



**Source : La commune de Constantine**

Elle procurait environ mille emplois, pris pratiquement tous par les Kabyles.

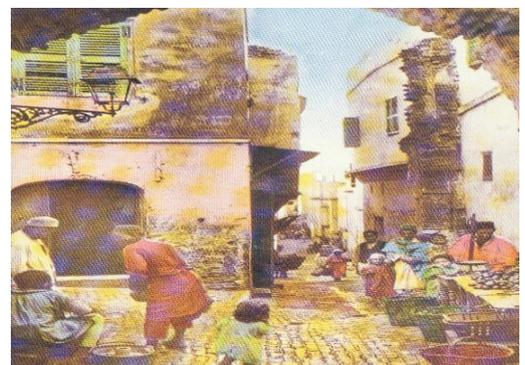
Les deux tiers des musulmans de la ville étaient tanneurs ou cordonniers, le reste se posait de forgerons, menuisiers, tisserands ou brodeurs sur cuir<sup>16</sup>.

Pour des raisons pratiques, ces tanneurs ont occupé le quartier Debbaghin, rue des Tanneurs, et le bas du Rocher.

La vente de leurs produits (photo n°15), se faisait dans le souk Debbaghine se situant en bas de l'actuelle rue Mellah Slimane (ex. Perrégaux).

**Photo n°15 : Placette sur la rue Perrégaux**

Quant aux cordonniers de Constantine, leur production suffisait à la demande de toute la province. Les bijoutiers, pratiquement tous juifs, formaient également une riche corporation. Il existait une centaine d'ateliers dont 35 étaient spécialisés dans les bijoux traditionnels à l'usage des campagnardes et 65 dans les bijoux portés par les citadines. Aujourd'hui, cette branche a



**Source : Archives Wilaya de Constantine**

triplé en nombre elle est exercée en majorité par des Hraïks de Grarem. Toutefois, la dinanderie actuellement abondante dans la ville, n'a pas été le sujet préféré des historiens mais nous savons que la demande dépassait l'offre.

### **III-3-2 Des quartiers résidentiels sur densifiés : un apport de population d'origine externe**

Les quartiers résidentiels au nombre de quatre, se subdivisaient en une vingtaine de petits quartiers. Ce découpage répondait sûrement à des différenciations religieuses et sociales, les juifs étaient répartis un peu partout et en grande partie près de souk El Acer. Quand Salah Bey, gouverneur de Constantine construisit sa résidence et des équipements divers, il les délogea et leur affecta un quartier "Charaa" (photo n° 16), en leur interdisant d'habiter ailleurs. Dans la zone résidentielle vue d'en haut, le tissu résidentiel, où seuls les équipements urbains rudimentaires tels que la mosquée, la zaouia, le souk, le bain et le four avaient droit de cité, présentait une certaine homogénéité de la structure spatiale.

Il était constitué d'une juxtaposition d'espaces clos repliés sur eux-mêmes. Cette forme d'organisation qui n'est qu'une image du corps social et des relations entre les différents groupes qui le composaient, concourait à favoriser la cohésion et l'intimité du groupement résidentiel, de l'habitation et par là, même celle des hommes qui y habitent. Ce tissu résidentiel était desservi par des rues tortueuses sur lesquelles se greffaient les maisons, dans le but unique de rendre le passage possible.

Ces rues se ramifient en une multitude de venelles, ces dernières organisaient un groupement de maisons habitées par des familles apparentées. Le groupement était constitué par une grande maison, riche en décorations, habitée par la famille dominante<sup>17</sup> et tout le long de l'impasse des maisons modestes s'échelonnaient, occupées par d'autres familles de rang inférieur à celui de la première. *«L'ordre social trouve ainsi son identification dans l'ordre urbain»*. A.Touati, 1997

**Photo n° 16. La fontaine au milieu du quartier résidentiel (Charaa)**



Source : Archives Wilaya de Constantine

Il émerge avec autant de force dans l'architecture domestique véritable des normes morales et institutionnelles de la société musulmane<sup>18</sup>. Le groupement est caractérisé par une forte cohésion communautaire. Le lien de voisinage, capital en Islam, se traduit par la mitoyenneté des murs qui deviennent une copropriété (chirka) des maisons voisines. Cette notion de mitoyenneté est appuyée par un hadith : "*Que personne d'entre vous n'empêche son voisin d'enfoncer une poutre dans son mur qui rend la servitude légale*".

### III-3-3 Le quartier militaire : lieu du pouvoir

Selon B. B. Sahraoui, "La Casbah symbole du pouvoir central est implantée sur le point le plus élevé du Rocher et présente une certaine régularité de tracé. Lors de la formation des cités, le pouvoir s'était installé dans les palais des gouverneurs, ou à proximité de la grande mosquée et des souks, jusqu'à l'époque où les éventuels soulèvements des citoyens imposèrent la séparation du palais de la structure centrale et le refuge du pouvoir dans la citadelle, hors de la cité. Constantine ne fait pas exception, le quartier militaire<sup>19</sup> se constitua à l'époque almohade" (photo n°17).

Ce pouvoir central commande et exerce son contrôle social à l'intérieur et à l'extérieur de la place de Constantine. Ces changements spatiaux imposés par l'administration militaire coloniale excluent le pouvoir traditionnel et perturbent l'organisation du tissu local.

#### Photo n°17. Quartier militaire pendant l'asseau colonial



R. Brunchvig nous rappelle que la Casbah, à l'époque de la domination hafside, était. «une petite ville gouvernementale, adossée à la grande; elle avait ses murs qui l'en isolaient, percée uniquement d'une porte qui lui permettait même la ville prise de soutenir un siège de quelque durée; elle avait ses rues, sa mosquée à kotba jama el Kasba »<sup>20</sup>.

Source : Archives palais de la culture d'Alger

D'après d'autres témoignages concernant l'époque turque, la citadelle n'apparaissait pas sous le même visage qu'auparavant, c'était un quartier clos qui contenait des mosquées, des boutiques de tisserands et des casernes. Ahmed Bey, le dernier gouverneur de Constantine, allié à des familles constantinoises, demeurait dans la cité et laissait la citadelle à certaines familles telles que les Benhassine et les Koutchoukali<sup>21</sup>. Cet élément du pouvoir joint aux équipements disséminés dans les quartiers résidentiels et aux équipements centraux, présentés précédemment, constitue la structure fonctionnelle de la médina.

### **III-4 Le système de communication : un réseau de rues et de ruelles adapté au site**

Toutes ces zones fonctionnellement différenciées sont reliées entre elles par un système de communications adéquat qui permet la séparation de la vie publique et de la vie privée. Ainsi, à chaque domaine est prévue une accessibilité propre que nous classons en trois catégories.

- Le réseau primaire, où tous les hommes ont droit de circuler et de se rencontrer, est fait de voies piétonnes qui attirent et concentrent les pôles d'activité (souk, foundouq, mosquée) mais rarement les habitations. Les rues sont ouvertes aux deux extrémités, elles relient généralement les portes de la ville entre elles (Bab el Oued/Bab el Kantara, Bab el Djabia/Bab el Kantara), une porte à un équipement ou à une place publique (Bab el Oued Casbah, Bab el Kantara/souk el Acer).

- Le réseau secondaire, plus ou moins irrégulier et de plus en plus étroit, se greffe sur le primaire pour relier les artères principales entre elles, et c'est en fonction de celles-ci que sa distribution s'effectue. Il permet le passage et donne accès aux divers quartiers de la ville et aux habitations.

- Le réseau tertiaire ne permet l'accès qu'à un groupe d'habitations. Il est constitué d'impasse, d'espaces de transition; appartenant en copropriété aux riverains. La hiérarchisation du système viaire répond à une organisation sociale. Il est planifié de telle sorte qu'il protège et isole la vie familiale.

La médina présentait une multitude d'espaces ayant chacun une fonction spécifique religieuse, culturelle et économique, résidentielle ou militaire. Cette ségrégation fonctionnelle particularisait l'espace médinois. Tous ensemble, composé par la cité et sa périphérie,

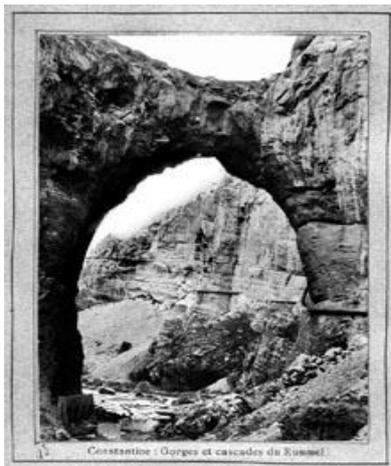
apparaissait comme un véritable modèle d'urbanisme qui fut transformé à l'arrivée des français.

À l'époque de Salah Bey, La médina débordait de son enceinte par un faubourg qui faisait fonction de marché de gros. Il s'étendait en avant de bab el Djedid et bab el Oued et comprenait les habitations des artisans kabyles, des foundouqs, une mosquée et des boutiques. En 1837, pour des raisons de sécurité, Ahmed Bey l'a entièrement rasé. Sur la colline Coudiat Aty était aménagé un cimetière alors que plus bas, à Bardo, étaient installées les écuries du Bey. À l'époque hafside, Brunschvig signalait l'existence d'un parc de plaisance "*ryad*", hors de ses remparts et, dans la banlieue, en un emplacement qui n'est pas précisé, un hippodrome officiel, "*maida*".

### III-5 Site naturel et touristique : les gorges du Rummel

Sont la principale curiosité de Constantine ; elles se développent sur toute la face orientale du massif rocheux où s'est bâtie la ville et sont longues de 1.500 mètres environ, depuis le pont du Diable, en contrebas de la pointe de Sidi Rached, où le Rummel s'étrangle brusquement, jusqu'aux Cascades, en amont des moulins Lavie, au pied des escarpements de la Casbah. Le chemin des Touristes (ouvert tous les jours et la journée entière; entrée payante), tantôt taillé en corniche, tantôt établi en encorbellement, permet de les visiter.

#### Photo n°18. Corniche du Rummel



Source: Bibliothèque Nationale Paris

Pour parcourir les gorges dans toute leur longueur (très recommandé), il faut descendre à l'entrée Sud qui se trouve à gauche du pied de la grande arche du pont de Sidi Rached (côté de la gare ; on y accède par le chemin du Rummel, qui s'embranche sur la route de Batna). Les personnes qui craignent la marche pourront se borner à ta partie la plus pittoresque, en descendant seulement à la hauteur du pont d'El Kantara (c'est là que se perçoit le droit d'entrée) pour suivre le sentier jusqu'à la hauteur des moulins Lavie.

De là, elles pourront remonter par un sentier en lacets très raides (photo n°18) sur le versant droite (entrée Nord) et rejoindre la route de la Corniche située en contre-haut (trajet

moins fatigant en sens inverse). On pourrait aussi, de l'extrémité du chemin des Touristes, descendre, par un escalier nouvellement construit, au pont des Chutes (carrossable), d'où l'on revient soit par bains de Sidi M'cid, soit par avenue Bienfait.

**Photo n°19. Sud du Ravin**



Source : archive Wilaya Constantine

De l'entrée Sud, des escaliers descendent dans la gorge en passant auprès de débris de constructions romaines. En contrebas, gauche, le pont du Diable est dominé sur la rive opposée par la pointe de Sidi Rached ; des débris antiques couronnent l'escarpement abrupt qui délimite cette pointe. Au-dessus, vue saisissante de la grande arche du pont viaduc (photo n°19).

Peu après s'être engagé dans les gorges, on aperçoit tout au fond, de chaque côté du Rummel, deux piscines auxquelles on peut accéder par un embranchement qui se détache plus loin du sentier principal (à gauche), ou par une voie plus récemment établie.

**Photo n°20.**

**Gorgess sous pont Kantara**

Elles sont alimentées par des sources thermales, dont les dépôts calcaires ont formé un pont naturel sur la rivière. Le ravin est remarquablement étroit jusqu'auprès d'El Kantara (photo n°20) ; le spectacle est grandiose, surtout aux hautes eaux. On remarquera les restes de plusieurs ouvrages antiques jetés en travers des gorges. Les plus importants sont, sous le pont en fer d'El Kantara, ceux d'un grand pont romain, dit d'Antonin, à deux étages, haut de 65 m, dont le tablier mesurait 60 m, de long :



Sources : Bibliothèque Nationale Paris

haut de 65 m, dont le tablier mesurait 60 m, de long : restauré par Salah Bey XVIII<sup>ème</sup> siècle, il s'écroula en 1857. Dans l'une des piles, des pierres, provenant sans doute d'édifices plus

anciens, portent des bas-reliefs représentant deux éléphants affrontés et une femme qui figurait peut-être Vénus.

**Photo n°21. Eau naturelle du Ravin**



Au-dessous du pont, la rivière s'engage sous de grandes voûtes naturelles érodées par les eaux

(photo n°21), au nombre de trois, interrompues par d'assez courts espaces découverts. Par un beau soleil, les effets de lumière y sont merveilleux. Escaliers et passerelles.

**Source : archive Wilaya Constantine**

En aval de la dernière voûte, on se trouve au pied des escarpements de la Casbah les plus élevés et les plus abrupts de tout le parcours.

On aperçoit une sorte de cavité accédant à l'intérieur de la Casbah ; ce serait de là qu'étaient précipitées dans le Rummel les femmes adultères.

En contrebas apparaissent des cascades (intéressantes seulement par hautes eaux) et, au-delà, le bassin verdoyant du Hamma ; très belle perspective.

De l'extrémité du chemin des Touristes, on peut, comme il est dit ci-dessus, soit revenir sur ses pas jusqu'à la sortie du pont d'El Kantara, soit gagner il droite, par le pont des Chutes (469 m. d'altitude), la route de la Corniche (pénible), soit rentrer directement à Constantine par l'ascenseur de Sidi M'cid, soit achever le tour de la ville par l'ancienne route de Philippeville.

## **Chapitre IV : La production de la ville coloniale : un processus évolutif**

### **• Introduction**

Suite à la conquête de l'Algérie, l'ensemble des structures et des dynamiques traditionnelles de l'Algérie précoloniale se vit profondément bouleversé. Le développement pathologique des villes et le désarroi des populations furent notamment provoqués par la désintégration de l'ordre agraire, des cadres sociaux et des registres sémantiques, le démantèlement des conduites collectives et des liens d'appartenance. La colonisation, avec ses panoplies de techniques occidentales (urbaines, culturelles, administratives, etc.), s'attacha particulièrement à saper les fondations de l'ethos des sociétés rurales et urbaines tout en déposant en elles des structures matérielles et mentales exogènes (A.Touati, 1997).

Manifestée à travers des phénomènes spécifiques de déstructuration et de restructuration des cadres spatiaux et temporels (Lévi-Strauss, P. Bourdieu, G. Balandier, etc.), la colonisation a été mise en œuvre par la violence fondatrice et organisée qui a rythmé inlassablement le sacrifice des formes sociales indigènes à l'autel d'une nouvelle modernité de conquête.

La ville coloniale a été conditionnée par le tracé stratégique des nouvelles voies de communication à partir duquel étaient distribués les dispositifs de rationalisation des flux et des moyens, de contrôle social et de représentation idéologique d'une France qui " travaille à faire des sociétés civilisées et non des hordes de sauvages". (A. De Tocqueville), façades au style néoclassique, d'une part, l'élargissement et l'application du principe de la tabula rasa et le "masquage" du bâti par rectification des rues avec la création de grandes places, d'autre part, ont véritablement correspondu à l'ouverture empirique et systématique de la ville "autre", au viol de sa structure intime, à la linéarisation de ses espaces et de sa durée ainsi qu'à la mise en place des signes d'une nouvelle propagande.

Par des reconversions radicales d'espaces, une sorte d'inversion s'appliqua particulièrement à son milieu mémorial, le déchargeant du même coup de ses contenus symboliques, mythiques et magico-religieux vus comme concurrentiels d'une nouvelle monumentalité. Par la mise en œuvre de règles de dissociation et de désorientation, cette inversion tendait ainsi à séparer les autochtones de leurs structures identitaires (A.Touati, 1997) dans le but planifié de leur francisation. Ainsi, si nous nous reportons à des textes

arabes de l'époque, l'ouverture technique et moderne de la ville a procédé d'une mécanique perçue par l'indigène comme introduisant massivement l'impur et le sacrilège dans des lieux où le spectacle des mondanités coloniales a désormais remplacé les pratiques et les rituels collectifs islamisés. La forme de la ville préexistante, incorporant une mémoire longue et renvoyant à un Mythe des Origines, a été mutilée par les dispositifs du savoir, de la représentation et du pouvoir de la société coloniale qui se donnait à voir comme modèle à diviniser.

Se réclamant d'une modernité "civilisatrice" et "salutaire", celle-ci imposa sa propre mémoire légitimatrice, représentée par un nouveau système de signes et d'emblèmes, et proclamant des valeurs et des idéaux "supérieurs" réitérés lors des cérémonies civiques de remémoration et de commémoration. Ce système, nouvel espace idéologique dans lequel se conjuguaient propagande et pédagogie, se voulait le moyen le plus efficace à la fois de rapprochement et de mise à distance de l'autre.

En analysant les projets et les discours descriptifs et prescriptifs sur les anciennes villes "barbaresques", nous avons relevé le principe de la double séparation ethnique et religieuse qui conforte l'idée de la spécificité de l'urbanisme colonial comme mise en ordre du chaos qu'elles représentaient. Issu de la violence comme instrument de fondation, traduction de modèles appartenant à l'essence de toute entreprise de domination totale et systématique, cet urbanisme matérialisait la pensée désirante, hantée qu'elle était par la crainte de voir cet ordre perturbé.

La ville coloniale qui en a été le produit, saturée d'interdits, nous renvoie ainsi non seulement aux enjeux capitalistes et aux consensus idéologiques des élites bourgeoises et religieuses au service desquels s'était élaboré un nouveau savoir-faire urbain, mais aussi à cette relation de l'altérité dans laquelle les deux sociétés se sont durablement redéfinies.

L'ouverture forcée de la structure de la ville est d'autant plus significative qu'à Constantine, par exemple, l'emplacement de la place de la Brèche, (A.Touati, 1997) place qui glorifiait et commémorait en quelque sorte la brèche pratiquée qui permit la conquête de la cité-État par le corps expéditionnaire d'Afrique correspond au lieu même de sa porte principale<sup>22</sup>. Comme la place publique renvoie dans la tradition européenne à la figure de l'ouverture au Monde, sa superposition sur une configuration éminemment sacrée de la ville

indigène correspond manifestement à l'extraversion brutale des formes de cette dernière, à la volonté de la vider de ses mythes et de son sens, de la retourner comme un gant.

Cette nécessité d'introduire les figures du même pour se prémunir de la violence de l'Autre, était sous-tendue par la conviction "humaniste" de mettre en œuvre le projet de libération de ce dernier du carcan "labyrinthique" de sa ville et ainsi, de sa pensée. (B. B. Sahraoui, 2004)

Il est évident, en effet, que le caractère "fermé" de la ville précoloniale (A.Touati, 1997) était alors perçu en tant qu'expression concrète, sinon d'une infériorité, d'une moins d'une régression civilisationnelle et d'une aliénation à une idéologie jugée archaïque.

Ce projet de ville coloniale correspond à l'exercice du pouvoir de normalisation et de constitution d'un savoir donné et appliqué sur la ville "autre". Au sein du déroulement de cet exercice conçu à partir de la prise de conscience de cette relation d'altérité, ce projet peut être vu enfin comme l'introduction violente des figures du même, dans un but de mettre de l'ordre dans les Choses. Et c'est bien là, en définitive, à travers la superposition et la juxtaposition de ces figures, représentées par la ville moderne, aux figures de l'autre, que nous pouvons questionner l'architecture comme idéologie.

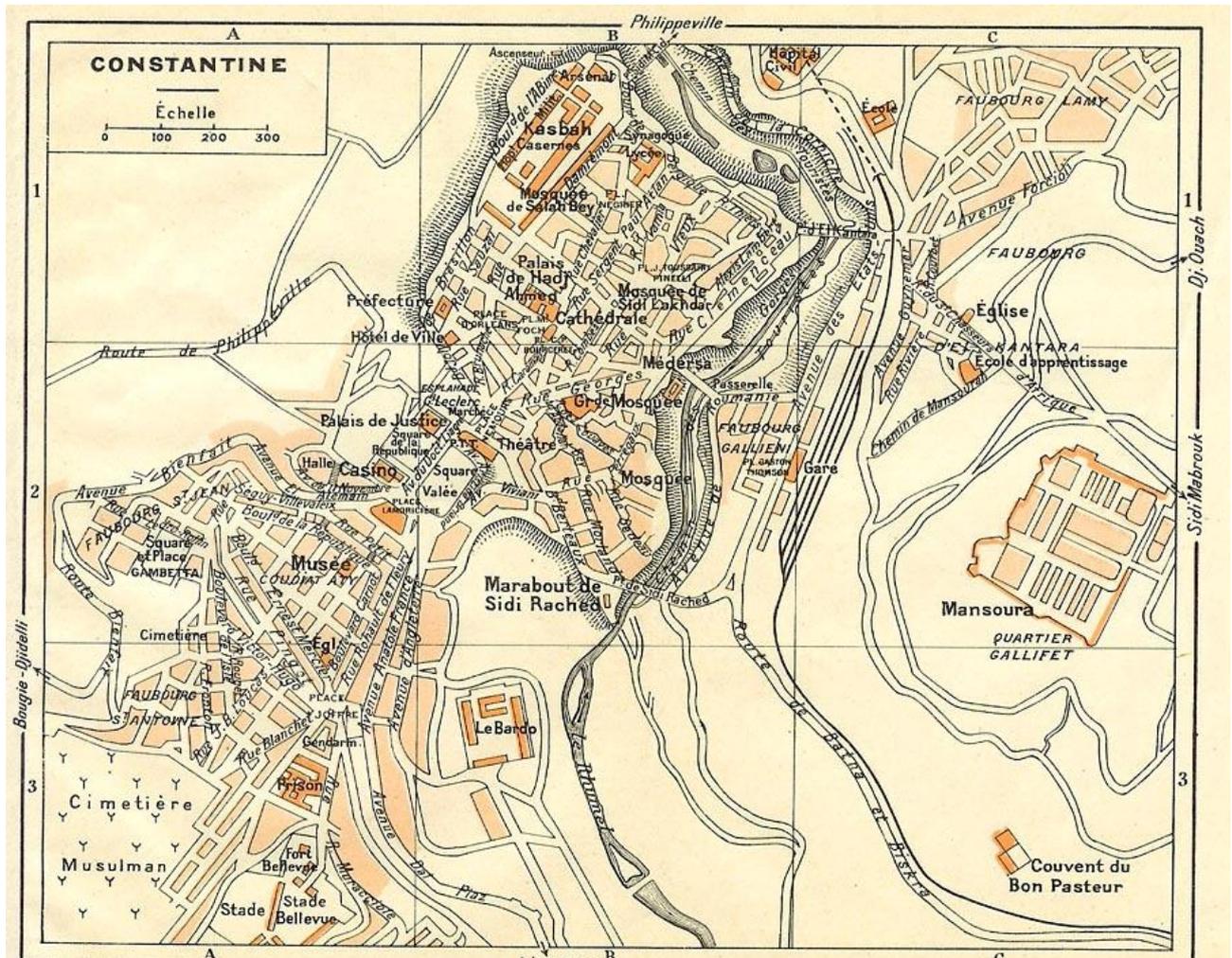
#### **IV-1 Transformation et extension de Constantine**

Ainsi, à l'instar d'Alger, les transformations des villes ont été effectuées dans le but d'adopter le tissu "étranger", ressenti comme hostile à la culture et à l'image urbaine que les nouveaux occupants voulaient se donner. Présentée depuis longtemps déjà par la tradition descriptive française comme la ville "opaque" et "fermée" par excellence, sans ordre ni sécurité, sans art ni industrie, sans air ni lumière, la ville algérienne a servi à la fois d'argumentaire et de banc d'essai aux multiples techniques de "visibilité" et de viabilisation de sa forme "menaçante".

C'était donc au moyen de celles-ci que l'on voulait réaliser le projet "moderne", issu du rêve d'une transparence intellectuelle et d'une vérité historique et ainsi, permettre une meilleure connaissance et une meilleure exploitation de la ville coloniale et de son territoire. En 1837 la ville est divisée en quatre grands quartiers ; la Casbah, Tabia, El Kantara et Bab El Djabia. Alors que la partie inférieure garde son tracé irrégulier, ses rues étroites sans

trottoirs, avec ses maisons traditionnelles qui vont accueillir les familles expropriées de la partie supérieure. Une unique et modeste placette ; Rahbet Essouf, se localise dans le quartier des souks

Fig. n°17. Carte de la ville de Constantine avec ses extensions coloniales



Source : Bibliothèque de la géographie urbaine de Paris X

Ce n'est qu'en 1850, que la ville va connaître des transformations qui vont changer sa physionomie (photo n°22).

La partie supérieure est refaite à l'occidentale : aérer le tissu ancien, créer place et placette ainsi que le tracé régulier, alignement et élargissement des voies de la médina et l'occupation des palais et mosquées (administration et église) et apparition des maisons à l'europpéenne en pierres et moellons.

## Photo n° 22 Percées d'Hausmann



Source : Commune de Constantine

A partir de 1860, la population française doublera son effectif, d'où nécessité de chercher ailleurs les terrains pour s'étendre. On a abandonné, donc, la transformation de la médina au profit de l'extension de la ville coloniale extra-muros, en des quartiers essentiellement résidentiels à part quelques équipements (écoles, stade, marché) ; donc jusqu'à 1866, l'intervention se limite au Rocher.

Après 1873, réalisation des ponts, de la Casbah et les extensions :

- pont El Kantara, pont romain à l'origine (l'ouvrage antique à deux étages, long de 60m et haut de 65m), reconstruit par Salah Bey en 1792, effondrement en 1857, reconstruit par les Européens (1860-1863), puis, élargissement du tablier en 1952 sur une longueur de 128m en franchissant le Rummel à 125m de haut. Hôpital : 1842, sur 13 hectares de superficie, à l'origine destinée à un collège arabe-français puis concédé en 1876 à être hôpital. Faubourg El Kantara avec la gare en 1866. Faubourg Saint-jean 1868.

Théâtre en 1883, répond à la nécessité d'un édifice culturel ; opéra à la manière italienne, construit à l'emplacement de la caserne des Janissaires, plutard, la fosse d'artistes a été éliminée pour agrandir la scène. La préfecture (wilaya) (1879 – 1885).

La mairie, (1895 – 1903), édifice néo-classique ; colonnes, balustres, marches en marbre. Université populaire (UP) : salle de conférence, institut d'études juridiques et un conservatoire de musique. Hôtel des postes L'hôtel Cirta, 1912 ; symbole de la ville, il est réalisé dans le style Arabisance. Pont Sidi Rached : 1912, gigantesque viaduc en pierre curviligne, établi sur 27 arches, il franchit l'entrée de la gorge du Rhumel par une grande arche centrale de 70m d'ouverture haute de 105m, longueur totale 247m et 12m de large, au fond du ravin on trouve le pont du Diable. Pont Sidi M'Cid, 1912, suspendu entre deux pylônes, (longueur 168 m) (hauteur du tablier au-dessus du Rhumel: 175m pont de l'ascenseur (passerelle Perrégaux) : piétonne, 125m sur 2,40m de largeur. Siège du syndicat / Kasma/ tribunal, 1912-1919. Coudiat Aty : terminé en 1930, déplacement de la montagne

décidée en 1865 par Napoléon III et décapée en 1888 pour combler le ravin entre la Brèche et le Coudiat afin d'en faire un centre administratif d'aspect régulier et géométrique bordé d'arcades Palais de justice : 1914-1918 (style néo-classique). Monument aux morts, 1914-1918, arc de triomphe qui rappelle celui de Trajan (Timgad) et l'Etoile (Paris) : 21m de haut et porte une statue en bronze sur sa terrasse, à la Victoire ailée de Cirta (sculpteur Ebstein), à égale distance d'Alger et de Tunis (330 Km). Bellevue, 1920.

Faubourg Lamy et Sidi Mabrouk, 1922 : lotissements de villas. La Médersa, 1928, dans le style néo-mauresque. Musée Cirta, 1930 (inauguré à l'occasion du centenaire, bâtiment moderne par l'architecte Castelli. Ainsi, l'objectif est atteint : remodeler la haute médina et occuper les trois collines qui l'entoure, à savoir le Coudiat, El Kantara et Bellevue.

Rien pour les Musulmans. On assista à l'apparition de bidonvilles (habitat spontané) dans lesquels 52 % de la population s'y entasse. En réponse à la crise de l'habitat indigène, il y eu création des cités de recasement telles que la cité El Bir, les Mûriers, cité Méziane, Oued El Had (Carigliano),1948. Cependant, la situation reste inchangée.

Dans le cadre du plan de Constantine en 1958 (application systématique de l'idéologie de la charte d'Athènes) (A. Touati, 1997), furent engagées la création d'emplois, la construction des logements sociaux, HLM (grands ensembles en bandes de 5 à 15 étages). D'autres projets ne seront achevés qu'après l'indépendance.

### **Les transformations sont alors :**

Destruction des remparts. Confiscation de palais et demeures. Expropriation. Création des axes pour leur déplacement rapide en ouvrant des pénétrantes ; coupes pratiquées sur le tissu ancien traditionnel en de grands boulevards alors qu'il y avait des terrains libres aux portes des médinas (figure 17).

Logement les troupes militaires et création de places d'arme pour le contrôle, symbole de la puissance du colonisateur, qui sont entourées généralement d'immeubles à arcades plantées d'arbres, de nouveaux équipements publics s'y installent, symbolisant un ordre administratif et économique nouveau. Construction d'immeubles pour la population civile. Cela se traduit par la démolition de quartiers qui sont remplacés par des immeubles à l'européenne. Consécration au culte chrétien par l'affectation de la mosquée ou la

construction d'une église. De même que l'élargissement des rues en larges avenues pour permettre le rassemblement et le mouvement des troupes, ainsi que pour des impératifs de circulation (des véhicules).

Disposition régulière et géométrique qui précise les rues et les îlots où toutes les rues convergent vers un édifice ou une place. Recherche d'un axe permettant la symétrie dans la composition urbaine.

Exigence de salubrité, circulation de l'air, création des jardins et espaces verts. Hygiène urbaine, pavage des rues, création du système d'égouts. Equipements : réseau de distribution d'eau, d'électricité et gaz, ainsi que tous les équipements publics. Construction d'immeubles et de groupes d'immeubles (HLM) de deux à trois étages.

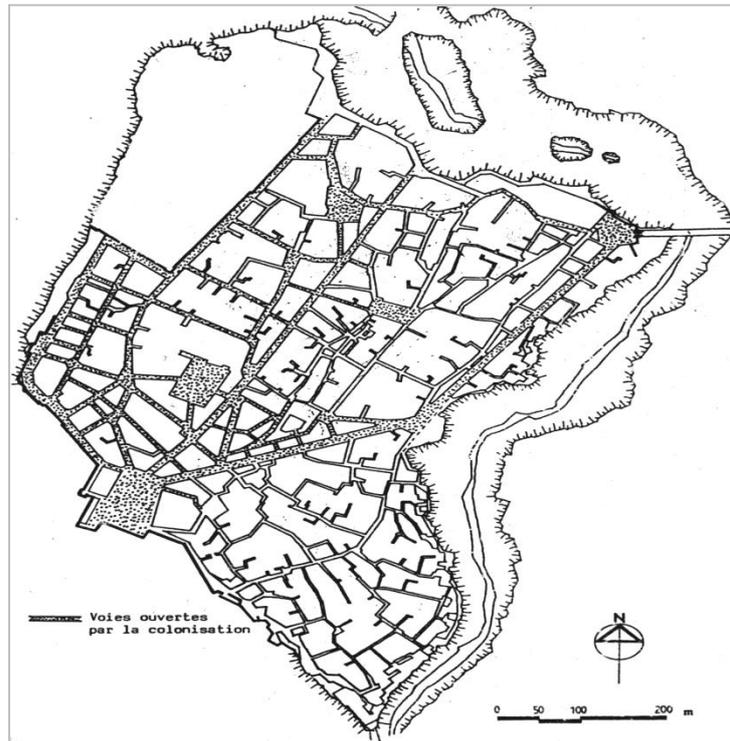
Architecture à programme : toutes les constructions doivent obéir obligatoirement à un programme du modèle architectural. Les façades à l'architecture du 19<sup>ème</sup> siècle remplaçant peu à peu le long des rues goudronnées les façades aveugles des maisons traditionnelles. (figure 18)

Les quartiers changent d'allure : rues tortueuses sont devenues rectilignes. L'urbanisme en échiquier remplace les ruelles et impasses.

- Apparition de nouveaux matériaux de construction
- La maison introvertie passe à la maison ouverte sur l'extérieur (extravertie)
- Kbou (encorbellement) et Moucharabieh devient de grandes fenêtres et balcon en fer forgé.

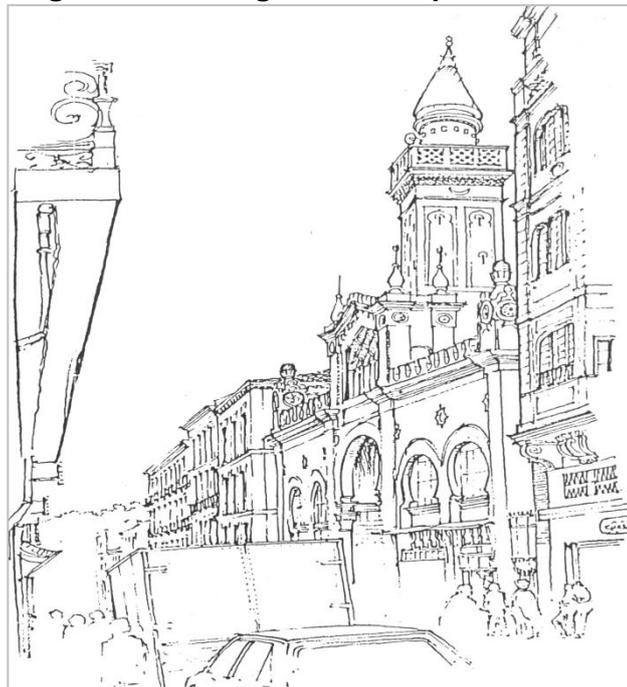
De toutes ces exigences de la société civile et du souci d'alignement, il en est résulté des modifications mutilantes ; des maisons à façades européennes et à un intérieur traditionnel, « ville à masque européen » (Pélissier de Renard). Même si une maison dans la médina tombe en ruine, on oblige son propriétaire à la reconstruire à l'occidentale (photo n°23), et on fait appel à un architecte au lieu de « Maâlem »

**Fig n° 18 Les aspects de l'urbanisme colonial (médiina de Constantine)**



Source: B.Pagand, 1989

**Fig n° 19. Alignement de la grande mosquée à Constantine**



(Dessin Michel, Univ. Liège, 1989)

De cette manière, on a assisté à la disparition de l'architecture locale (figure n°19).

**Fig n° 20 Traitement d'angle:  
entrée de la médina (Constantine)**



**(Dessin Michel, Univ. Liège, 1989)**

**Photo n°23. Transformation coloniale des  
ruelles traditionnelles**



**Cliché: Auteurs, 2000**

Le pouvoir de l'administration coloniale a imposé un style urbanistique caractérisé par la rigidité du maillage orthogonal et l'organisation d'édifice publics, religieux et administratifs autour des places qui, par conséquent, structurent la ville. Donc les caractéristiques de la ville coloniale sont :

- Un tissu urbain distribué par des places et placettes reliées entre elles par un réseau de voies cruciformes. Enceinte régulière Trame orthogonale. Deux quartiers : civil et militaire Place d'arme (200 X140m) autour de laquelle se place l'église et le square.

La différence entre la ville et le village est le fait qu'il y ait plusieurs places dans la ville avec une gamme d'équipements tels que : église, police, mairie, palais de justice, théâtre, poste, marché, banque, au centre, lycée, gare, halles, puis viennent prison, hôpital, abattoir, en périphérie. La loi rend obligatoire la production du plan d'urbanisme directeur (PUD) pour toute ville dont la population est supérieure à 10 000 habitants. Différents plans donc ont permis la transition entre l'urbanisme d'alignement (militaire) du 19<sup>ème</sup> siècle à l'urbanisme de zoning du 20<sup>ème</sup> siècle.



**Le plan de Constantine:** prétend à un développement équilibré du pays par une industrialisation et un équipement social décentralisés. Une pratique de zonage: zones industrielles, zone d'équipements sociaux, cités des fonctionnaires, cité administrative, quartier semi urbain, se répartissaient suivant un type d'organisation absolument identique dans toutes les villes algériennes.

Le plan de Constantine est défini comme une réponse à l'anarchie urbaine planifiée. On ne peut aborder l'urbanisme colonial sans évoquer ce plan. C'est un programme imposé aux urbanistes de l'époque par les décideurs du gouvernement français, afin de, remédier aux problèmes sociaux et spatiaux, engendrés par un urbanisme non objectif et incohérent, qui a marqué jusqu'à 1958 le développement de certaines agglomérations. Il définissait également l'implantation des zones industrielles, et d'habitations nouvelles agglomérations dans les campagnes.

Il visait deux actions principales parallèles :

- 1- La forme agraire dont le but été- dans la mesure du possible- de fixer dans les campagnes les populations rurales, et de freiner leur exode vers les villes.
- 2- L'industrialisation de l'Algérie de préférence au voisinage des grandes villes et moyennes agglomérations.

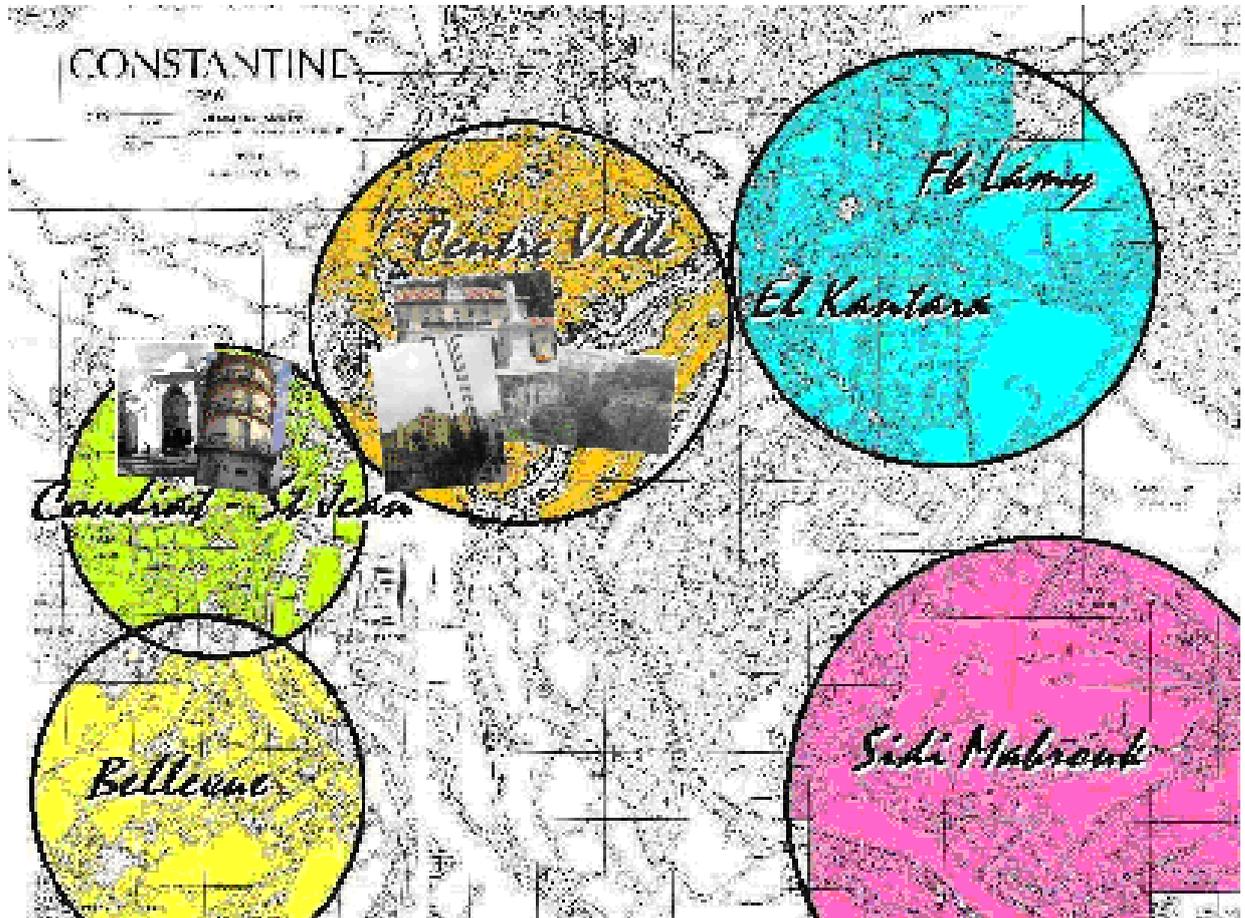
## **IV-2 Les premières extensions du Rocher au-delà des gorges du Rummel**

Depuis l'occupation française, de nouveaux quartiers se sont créés en dehors des limites ci-dessus : au-delà du Rummel à l'Est, dans le voisinage de la gare Faubourg, Kantara, Lamy, Sidi M'sid, Mansourah et sidi Mabrouk, sur la place Sud-Ouest, du plateau, ou le décapement du Coudiat Aty butte qui domine l'isthme de jonction et venue accroître les terrain disponible ( faubourg du Coudiat, Saint jean, Bellevue, Saint Antoine ).

Dès leur établissement sur le Rocher, les militaires ont recherché ailleurs les terrains pour leurs propres besoins et ceux des colons. L'extension a été entamée dès les premières années de la colonisation par : El Kantara et le village à Sidi Mabrouk, créé en 1845 par le général Herbillon, le cimetière au Coudiat, les maraîchers et des boisements

autour de la ville (1846: boisement à Djebel Ouahch), par quelques maisons isolées, des fermes militaires (1846) situées sur la route de Sétif.

Fig. n°22. Carte De différentes extensions à partie du tissu ancien



Source : [www.constantine.free.fr](http://www.constantine.free.fr)

Le conseil municipal décide à son tour de favoriser l'expansion qui se manifeste du côté du Coudiat-Aty, dont le plan recevait son exécution partielle chaque fois que l'occasion se présentait et qu'un propriétaire demandait l'alignement et le nivellement aux services concernés ; ceci s'apparentait à une sorte de permis de construire. C'est ainsi qu'il en a été pour la rue du marché, la rue Petit, la construction de la Halle aux grains, de la rue rue Rohault de Fleury, la Sétif...etc.

### IV-3 Projet de la ville administrative sur le Coudiat Aty

L'exécution du projet qui est une opération d'urbanisme publique, nécessite le dérasement de la colline (photo n°24); une tâche énorme à laquelle le pouvoir municipal se trouve confronté, alors qu'il a tout à faire dans une ville. Pour la bonne maîtrise et réussite de l'opération, le maire propose que le dérasement doit être fait par l'Etat ou par

la commune. Certains membres pensent que le financement de l'opération ne permet pas d'exécuter un dérasement global (photo n°25).

Ils plaident pour le dérasement partiel continu, puis la vente successive des terrains dérasés permettrait d'aboutir aux résultats.

**Photo n°24. La colline du Coudiat Aty**



**Sourcues : Bibliothèque d'histoire Paris**

Ils hésitent sur la partie à déblayer en premier, la partie Nord Est, la mieux exposée et la plus recherchée ou la partie Nord-Ouest de la colline où le dérasement serait beaucoup moins coûteux, mais où les surfaces dégagées sont moins demandées.

Ils cogitent sur la rampe (les S) projetée ; peut-être que par son biais l'accès aux voitures sera facilité et tous les îlots du faubourg projeté revalorisés. Par contre, d'autres soutiennent le dérasement global et proposent de confier l'opération aux privés et de leur céder gratuitement les terrains demandés, sous la réserve que toutes dépenses y afférant seront à leur charge. La superficie est réduite, avec le consentement du préfet, le maire propose le dédoublement de la superficie. En définitive, toute action était accompagnée par le souci de rentabilité financière.

Selon le rapport du chef de bataillon Bailac, chef du génie, au sujet des travaux pour le dérasement du coudiat aty, des terrassements importants sont exécutés à Constantine pour le dérasement du coudiat-aty au sud-ouest de la ville. Les déblais servent à la constitution de 2 plateformes, situées de part et d'autre des squares précédant la place de la brèche. L'organisation de ces 2 plateformes a été arrêtée à la suite de conventions intervenues entre la ville et le département de la guerre. Pour la plateforme nord, notamment, la question a été réglée par la dépêche n°3541, du 6 juillet 1898 du général commandant superur. (Archives militaires Paris)

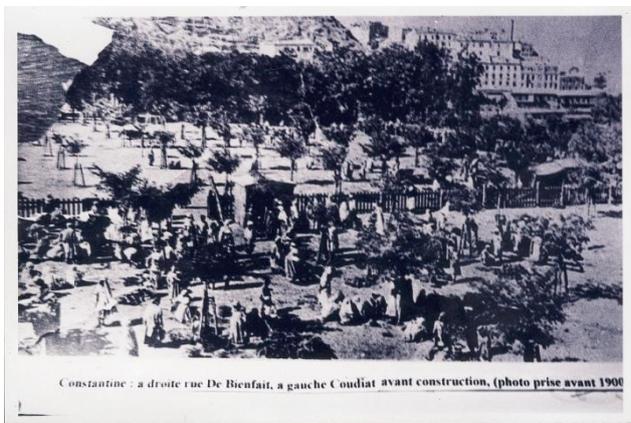
D'après le projet approuvé définitivement par le dite décision, le mur de soutènement figurant dans les dispositions primitives était supprimé. L'établissement d'un mur de

soutènement paraît sans inconvénient, où les travaux ont été entrepris sans autorisation à cause de sa direction fâcheuse. L'autre partie sort de la zone des servitudes et ne forme qu'un couvert peu important, à cause du commandement de la fortification.

La 2<sup>ème</sup> partie constituerait aussi un léger couvert pouvant atteindre environ 6,00 m au maximum, mais il y a lieu de remarquer que la limite de la zone des servitudes suit à peu près le bord Est de la route, ainsi que le mur qui serait construit dans cette partie, et que de l'autre côté de la route, c'est-à-dire à quelques mètres, il y a de nombreuses maisons et des accidents de terrain formant des couverts plus considérables.

D'autre part, la partie surmontée d'un talus battu par la place, dont l'enceinte présente, au surplus, de ce côté, des escarpements élevés et infranchissables. Le chef du génie émet donc l'avis que la requête présentée par le Maire de Constantine, pour la société civile du coudiat, pourrait être accordée, étant entendu que le mur à construire n'aura, en aucun point, plus de 1,50 m au-dessus de l'axe de la chaussée.

**Photo n°25 : Vue sur la rue de Bienfait à droite et le plateau du Coudiat à gauche**



**Source : archives Wilaya de Constantine**

### **1- Le faubourg St. Jean**

Est situé à l'ouest du Coudiat et s'étend en éventail de la rue Villevalaix jusqu'à la rue de Verdun. Epargné par le plan de 1852, deux voies seulement y sont réglementaires, le chemin de cimetière et la route Bienfait (photo n°26).

Des ressources financières pour subvenir à des besoins urgents, et d'engager la commune dans le règlement d'une question pendante qui est celle du Coudiat. C'est en fait la même stratégie qui a été utilisée pour l'exécution du plan global d'alignement et de nivellement de l'ancienne ville. Cette opération onéreuse dans son ensemble, entreprise progressivement, n'effraie plus le conseil.

**Photo n° 26** Vue sur Coudiat à gauche, rue de bienfait à droite



Source : Carte postale d'époque

## 2- Le faubourg St Antoine

**Photo n°27** : Vue sur Coudiat et rue de bienfait, terrassement, nivellement des rues



Source : Carte postale sur Constantine 1852.

Sur ces deux routes les constructions (photo n°27) ont été faites sur des alignements et nivellements régulièrement accordés. En dehors de ces voies, le faubourg est établi sur un plan dressé par les propriétaires (les frères Bruyas et Leinen).

Jouxte le faubourg Saint Jean, situé au sud-ouest du Coudiat ; il s'étend de la rue de Verdun jusqu'à la gendarmerie. Il comprend les terrains des frères Bruyas, qui sont lotis mais dont la majorité des parcelles n'est pas encore vendue, et la rue Saint Antoine.

Le plan de 1852 y est obligatoire et cependant ce faubourg est construit et tracé sans le respect des alignements et nivellements prévus.

Le plan appliqué aux terrains Bruyas, au-dessous de la rue St. Antoine, prolonge les lignes du plan officiel, et y ajoute en outre un boulevard, dit boulevard Mac Mahon<sup>25</sup>. Ce boulevard se prolonge, par une ligne brisée, du tournant de la route de cimetière au monument Damrémont, sans y aboutir cependant, car les terrains de Bruyas n'arrivent pas jusque-là. Les frères Bruyas permettent des modifications jugées nécessaires, et surtout une liberté d'action d'agir sur les terrains invendus. Ils imposent par contre à la commune le maintien du boulevard Mac Mahon et de quatre rues ; deux d'entre elles sont désignées St. Jacques et Vallée et deux autres rues sont transversales, dans l'intérêt d'acquéreurs. Trois de ces rues figurent au plan de 1852, il ne pouvait pas exister d'inconvénient à cet égard ; quant au boulevard Mac Mahon et la quatrième rue, la commune peut y apporter des modifications

à cause du faible nombre des acquéreurs. La rue St Antoine (rue Pinget) n'est pas prévue par les plans, même si elle est maintenue, elle doit être traversée par les rues transversales pour relier les terrains du Coudiat.

### **3- La place de la pyramide Damrémont**

Le plan de 1852 prévoyait une place de 80m de diamètre. La construction d'une prison et d'une caserne de gendarmerie sur le plateau de Bellevue a provoqué des modifications dans les alignements de cette place et l'a réduite à 40m de diamètre.

#### **Photo n°28 : Place de Pyramide (Damrémont)**

En 1867, Le Conseil Municipal a approuvé le plan d'une place d'une forme rectangulaire (photo n°28) présenté par l'architecte de la ville et en accord avec le service des bâtiments civils.



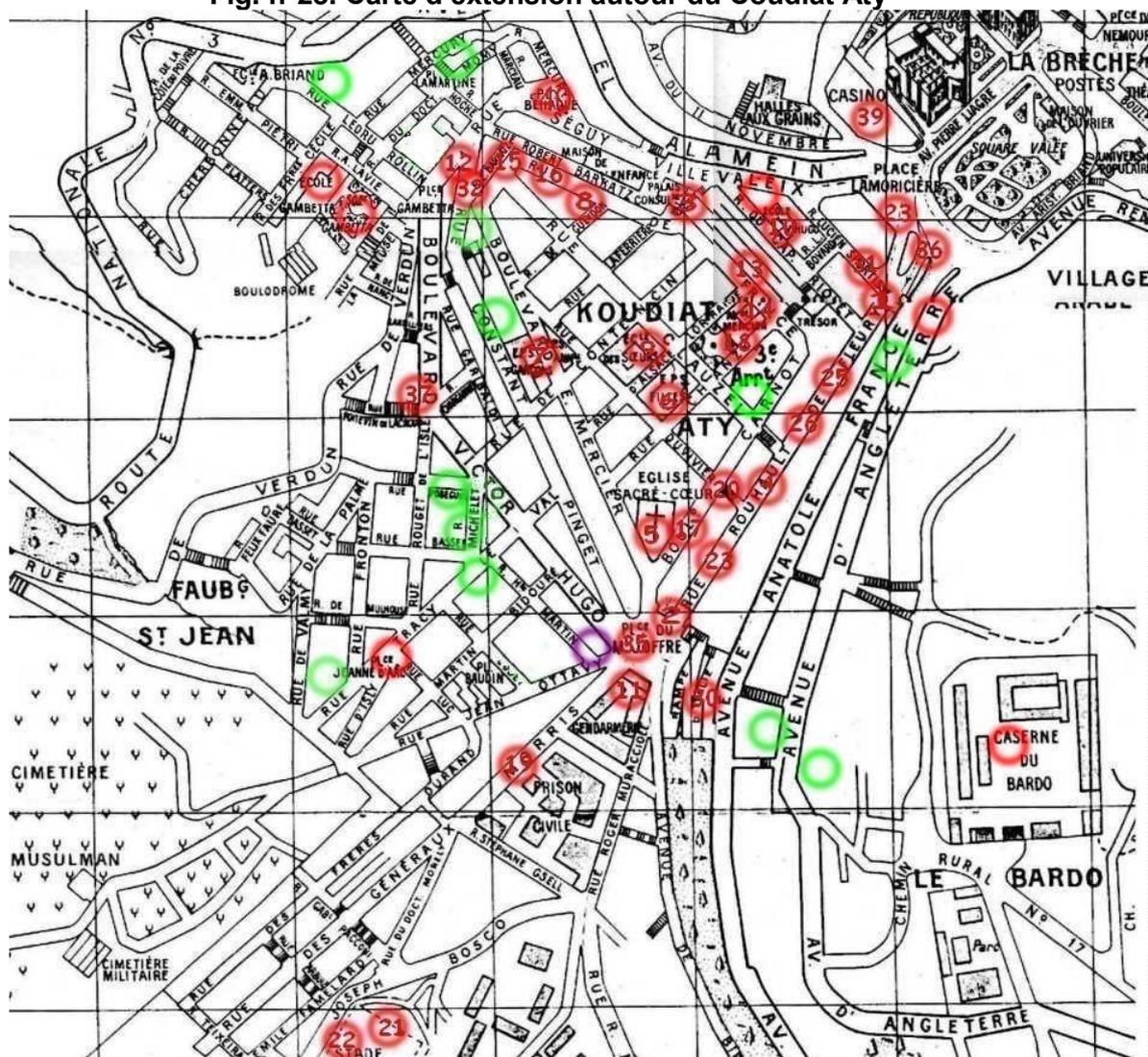
Source : Carte postale de Constantine coloniale

### **IV-3-1 L'étude, du plan d'ensemble du Coudiat Aty**

Les experts proposent des améliorations au faubourg St. Jean, tels que le nivellement du terrain qui doit servir d'emplacement au marché arabe, le raccordement et l'accessibilité des rues, la reconstruction des murs de soutènement, l'installation du réseau d'assainissement et son rattachement à celui du Coudiat-Aty. Ils conservent le boulevard et les rues du plan de Bruyas rendus obligatoires par l'acte transactionnel, et font disparaître la rue dite St. Antoine qui coupe le plan de 1852 en diagonale et en détruit l'harmonie.

Le nouveau plan étudié, qui devait rechercher tous les raccordements, possibles au plan de 1852, ne satisfait pas les propriétaires de la rue St. Antoine bien que la transaction suppose aussi bien le maintien des alignements et des nivellements de la rue que leur modification (carte n°4). Une nouvelle étude est adoptée le 10 novembre 1869, et les faubourgs Saint Jean et Saint Antoine intégrés à la ville fusionnent par la suite pour ne former qu'un seul quartier dénommé St. Jean. Les propriétaires lui ont attribué le nom du gouverneur général de l'Algérie, il sera dénommé le boulevard du 14 juillet puis Victor Hugo.

Fig. n°23. Carte d'extension autour du Coudiat Aty



Source : [www.constantine.free.fr](http://www.constantine.free.fr), 2006

Légende : ○ Equipements coloniaux ○ Jardins et ponts

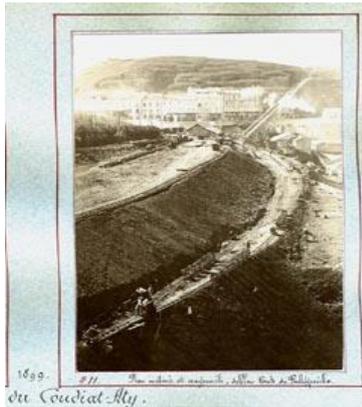
Un conseiller explique que la rue St Antoine si les experts n'ont opté le dérasement complet et un nivellement plus bas que celui du plan 1852.

Le Maire soumet au vote du conseil les propositions de l'étude d'ensemble du Coudiat Aty 1869. Depuis des projets de lotissements et de mise en vente des terrains domaniaux au Coudiat Aty à côté de la pyramide, 1870.

## IV-3-2 Le dérasement du Coudiat Aty

A l'arrivée, les européens n'ayant pas pu s'installer dans Constantine même, sur le Rocher, occupèrent très tôt les alentours. Deux voix s'offraient à eux pour sortir de la ville L'isthme qui reliait le Rocher au Coudiat Aty et le pont d'El Kantara. C'est dans ces deux directions que se créent les faubourgs.

Photo n° 29. Travaux de déblais



Source : [www.constantine.free.fr](http://www.constantine.free.fr)

Photo n°30. Evacuation de déblais



Source : archive Commune de Constantine

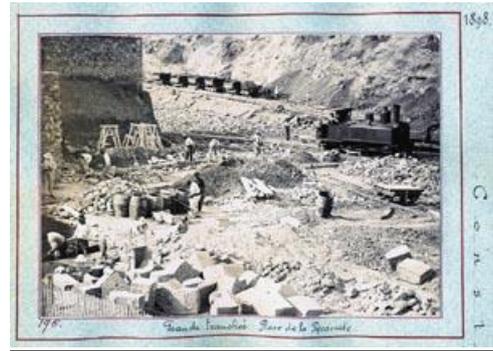
Avant la conquête, le Coudiat était un obstacle insurmontable et inconstructible que contournaient deux chemins anciennement tracés. Le chemin de gauche (Route de Tunis) deviendra la rue Rohault de Fleury, celui de droite la rue Seguy-Villevaleix. Ces deux voies furent ensuite raccordées par la rue Saint-Antoine. Le Coudiat était une masse énorme, de terre (photo n°29) et de rochers, occupant une surface de six hectares, de plus de trente mètres d'élévation, soit un volume de près de deux millions de mètres cubes.

C'était un véritable obstacle entre la ville et les faubourgs. Son dérasement total avait fait l'objet d'un arrêté du ministère de la guerre dès le 14 juin 1852. Le plan du quartier à créer sur cet emplacement prévoyait que sa pente suivrait celle des rues latérales et que la rue centrale, bordée d'arcades aurait une largeur de 14 mètres. L'amorce de cette rue fut ouverte derrière la halle aux grains en 1867 et l'autre bout devait se trouver dans son prolongement exact, en plein faubourg Saint-Antoine (photo n°30).

Les deux extrémités qui s'appelaient l'une et l'autre rue « Valée », deviendront les rues L. Bovard et Cazeaux. En 1854, le conseil municipal décide à une seule voix de majorité que la ville s'étendrait non en direction du Mansourah, mais vert le Coudiat.

**Photo n°31. Travaux de dérasement du Coudiat**

Les déblais de l'arasement du Coudiat forment deux plates formes (photo n°31), l'une au Nord-ouest des squares (où s'élèveront plus tard le garage Vinson, le Casino, le Square Paris), l'autre au Sud-est où sera construit le village de Beni Ramasses, l'Hôtel Cirta, les immeubles de l'Avenue Viviani.



Source : [www.constantine.free.fr](http://www.constantine.free.fr), 2006

En 1886, la construction de rampes doublées d'escaliers avait permis aux voitures et aux piétons d'accéder en divers point du pourtour du Coudiat. L'élaboration de ce projet a nécessité la construction d'un viaduc au niveau de l'Avenue Bienfait en contrebas de la rue Seguy-Villevaleix.

**Photo n°32 Vue sur la rue de Sétif à gauche, rue Le Rhault, garage Citroen à droite et en haut le plateau du Coudiat**



Source : Carte postale pendant la période coloniale

Le projet de dérasement est considéré comme une oeuvre au même titre que les grands projets (photo n°32) auxquels la municipalité tenait. C'est aussi une opération qui permet le couronnement de « l'oeuvre » entreprise par le pouvoir municipal dont l'aboutissement et la réussite sont conditionnés par les voies, les moyens financiers et les travaux à entreprendre.

Comme la ville actuelle, la ville antique s'étendait en des faubourgs plus importants que le rocher lui-même: l'un d'eux encadrait le Coudiat Aty (du nom de Sidi Aty), crête surélevée qui le dominait tout entier. Par décision de Napoléon III (1865), le décapement de cette montagne fut décidé, mais l'opération ne fut commencée que vers 1896 et terminée qu'en 1930 ; encore a-t-elle laissé une éminence assez prononcée. De la place Lamoricière, on peut accéder au plateau du Coudiat par la rue Valée et les escaliers de la rue Petit, qui conduisent au boulevard de la République, où un bâtiment moderne (architecte Castelli, 1930), abrite le musée Gustave Mercier (directeur A. Berthier) et la bibliothèque de la société archéologique de Constantine (fondée en 1852 ; président Marcel Troussel).

**Photo n°33. Vue panoramique sur le Rocher**

A la pointe Sud, du plateau du Coudiat s'élève l'église du Sacré Coeur (au maître-autel, Christ au tombeau du sculpteur Beretta, 1935), voisine de la place Joffre, où a été érigé une statue en bronze du général Damrémont.



**Source : archive de la wilaya de Constantine**

C'est là que fut tué le 12 octobre 1837 le général Damrémont, commandant en chef. La statue actuelle remplace une pyramide qui commémorait ce fait depuis 1842. Les pentes Ouest du plateau (photo n°33), sont occupées par le faubourg Saint-Jean, qui a pour centre la place et le square Gambetta. Plus au Sud, s'étend le faubourg Saint-Atoine qu'avoisinent le cimetière musulman et le cimetière européen, installé en ce lieu depuis 1852.

Dans le cimetière musulman s'élève une koubba édifée en 1923 à la mémoire des soldats indigènes tombés pendant la Grande Guerre. Le nouveau quartier Coudiat Aty présente des conditions particulièrement favorables pour inciter le sens de l'urbanisation (photo n°34) de la rive gauche et être le point de jonction des faubourgs.

**Photo n°34 : Vue donne sur la rue Saint Jean vers place pyramide**

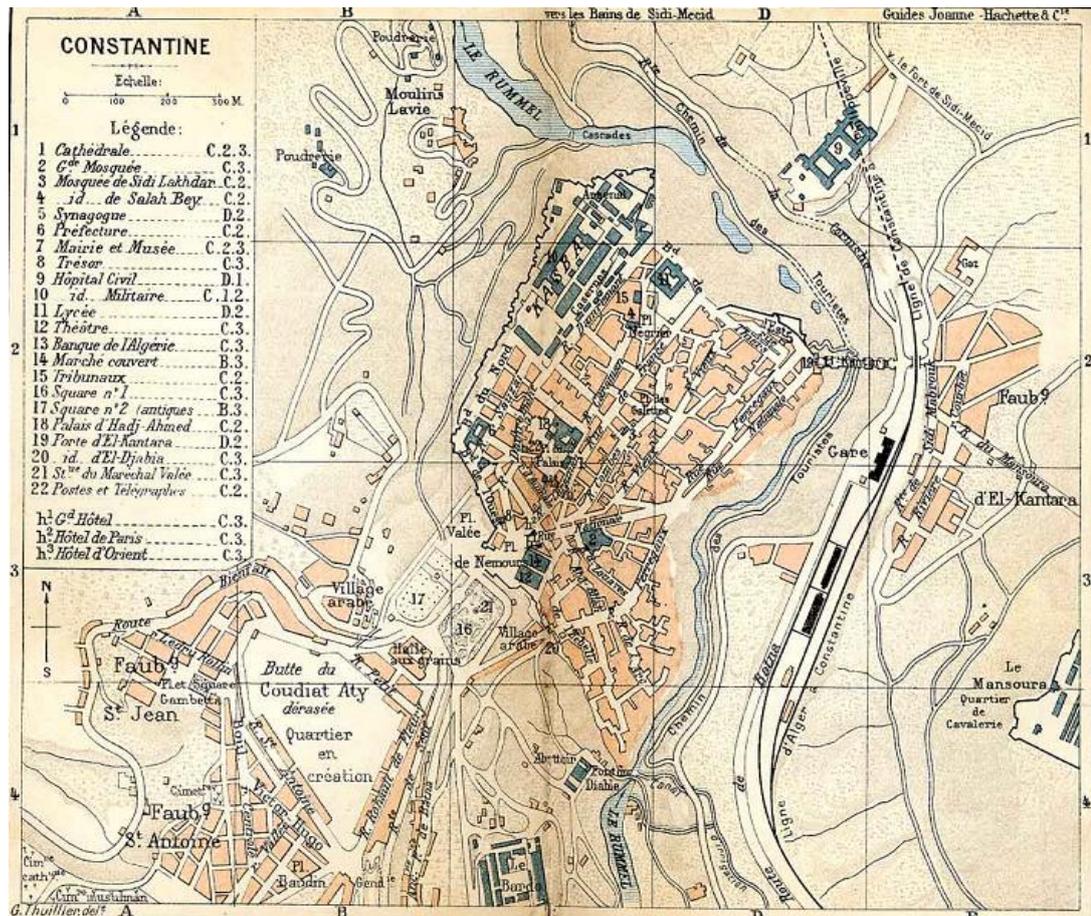
Il est appelé à jouer un rôle particulier par la programmation d'une chapelle, d'une section de police, d'équipements départementaux où l'architecture moderne prédomine. En 1865 la commune s'assure la propriété des terrains à Bellevue, contiguës au Coudiat et jugés



**Source : Archives Wilaya de Constantine**

nécessaires à l'extension de la ville. Les militaires à leur tour optent pour la construction d'un fort sur le même plateau et inscrivent les nouvelles limites de fortification. Ceci a retardé la création des lotissements qui s'est faite tardivement après le déclassement et la suppression des zones de servitudes militaires.

Fig. n° 24 Carte de développement urbain colonial et le dérasement du Coudiat



Source : Bibliothèque Nationale de Paris

#### IV-4 Projet de la ville de Bellevue

Photo n°35. Vue du faubourg Bellevue



Source : [www.constantine.free.fr](http://www.constantine.free.fr) 2006

Plus à l'Est, se trouvent le faubourg Bellevue et le stade Turpin. Le plateau du Coudiat et le faubourg de Bellevue (photo n°35), sont longés à l'Est, par l'avenue Anatole-France, l'avenue Dal-Piaz, enfin la route de Sétif, qui dominent les escarpements de la rive gauche du Rummel (belle vue sur la ville)

**Photo36. Le faubourg Bellevue en haut**



Source : Bibiothèque Nationale, Paris

et passent près de l'hôtel Transatlantique (photo n°36) et du camp des Oliviers. Enfin, prenant toujours son origine à la place Lamoricière, l'avenue d'Angleterre, vieille route de Batna, en contrebas de l'avenue Anatole-France, descend au fond

de la vallée du Rummel, passant en vue du Bardo, ancien quartier de cavalerie turque, aujourd'hui caserne, franchit le Rummel au pont d'Arcole et rejoint la route qui remonte l'Oued, puis son affluent, le Bou Merzoug.

**Fig. n°25. Carte du nouveau faubourg de Bellevue**



Source : [www.constantine.free.fr](http://www.constantine.free.fr)

Légende :  Equipements coloniaux  Jardins et ponts

## IV-5 Projet de la ville sur EL Kantara : installation ferroviaire

Quartier Est : Sidi Mabrouk, El Kantara, Mansourah, Lamy, Sidi M'cid.

Photo n°37. Accès à El Kantara par le pont Sidi Rached

A l'avenue Viviani, qui prend naissance à l'Est de la place Lamoricière (photo n°37), fait suite le pont de Sidi Rached, qui à la sortie duquel se trouve l'entrée Sud du chemin des touristes, accède sur la rive droite, à la route de Batna, prolongée à gauche par des Etats-Unis, qui passe devant la gare.



Source : prise moi même

A droite, Sud, la route de Batna condau quartier industriel de Sidi Mabrouk (atelier et personnel des chemins de fer algériens). En face de la gare, statue de Constantin Le Grand, en marbre par Brasseur, réplique de celle du fondateur de la ville (313) conservée à la basilique de Saint-Jean-de-Latran, à Rome. Un peu plus loin, au débouché du pont d'El Kantara, se trouve un carrefour de voies très importantes.

Photo n°38. La route de la corniche d'El Kantara

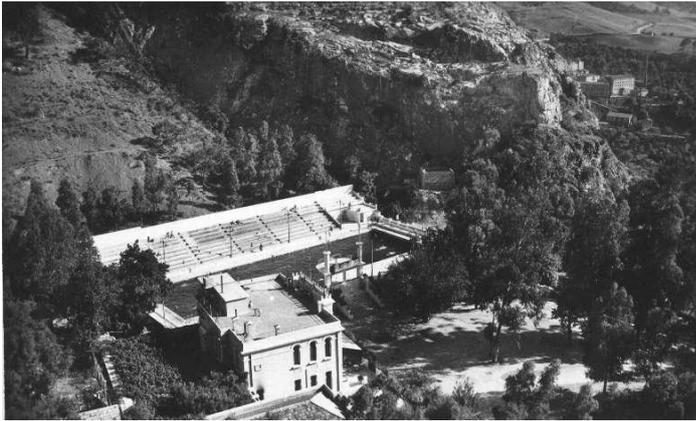
Dans le prolongement de l'avenue des Etats-Unis, la route de la Corniche, taillée au flanc (photo n°38) de la falaise du djebel Sidi M'cid et traversant des tunnels, offre des perspectives vertigineuses sur les escarpements de la Casbah et la basse vallée du Rummel, surtout au-delà du second tunnel, vers la borne kilométrage 1.



Source : Bibliothèque Nationale de Paris

A l'extrémité et à droite du pont de Sidi M'cid, la grotte à la Lucarne d'Or s'excave sur un plateau rocheux ; elle renfermait de l'hématite, qui fut exploitée comme colorant au temps de la préhistoire de Rome. Un peu plus loin, on laisse en contrebas, à gauche (sentier en lacets), mais plus directement et aisément accessible par l'ascenseur de Sidi M'cid, l'établissement thermal de Sidi M'cid (hôtel, restaurant): eaux alcalines ferrugineuses d'une

**Photo n°39. Piscines de Sidi M'cid**



température de 26° ; piscine assez vaste en forme de demi-cercle, une plus petite, et une troisième piscine dite Olympique (photo n°39). Aux jardins de Salluste (3 Km environ de Constantine), on voit des inscriptions romaines et un dolmen.

**Source : Bibliothèque Nationale de Paris**

A flanc de montagne, sous le fort de Sidi M'cid, nombreuses grottes, dont deux préhistoriques (grotte du mouflon et grotte des ours), beaux blocs de sulfate de chaux.

En face du pont d'El Kantara, au-delà de la voie ferrée, s'étend le faubourg d'El Kantara, où la rue du 3<sup>ème</sup> Chasseurs d'Afrique, passant à proximité de l'église Sainte Jeanne d'Arc, monte au plateau du Mansourah (703 m; belle vue sur Constantine), occupé par le quartier Galliffet et divers établissements militaires.

Sur le flanc Nord, face à la ville et non loin du sommet, on remarque des traces d'anciennes carrières et des grottes artificielles, dont certaines renfermaient des vases de verre d'assez grande dimension, laissant supposer que le plateau servit de nécropole romaine.

**Photo n°40. Vue sur le faubourg d'El Kantara**



**Source : archive de la Wilaya Constantine**

De l'entrée du faubourg d'El Kantara (photo n°40), une voie en direction Nord, passe entre l'usine à gaz (à droite) et l'école normale de filles (à gauche), contourne un ancien cimetière israélite désaffecté, laissant par conséquent à droite, le faubourg

Lamy (école normale de garçons), longe à gauche l'hôpital civil et atteint le plateau où s'élève, à 175 m au-dessus de la route de la Corniche, le monument aux Morts de 1914-1918, d'où l'on découvre, au-dessus de Constantine, un panorama immense et grandiose.

**Photo n°41. Vue aérienne donne sur le monument**

Ce monument (photo n°41), en forme d'Arc de triomphe, inspiré à la fois de celui de Trajan à Timgad et de celui de l'étoile à Paris, a été construit sur l'initiative de M. Morinaud, maire, d'après un projet de M. Rogué, architecte.



**Source : archive, Wilaya de Constantine**

Il a 21 m de haut et porte une reproduction à grande échelle, en bronze, de la Victoire allée de Cirta, établie par le sculpteur Epstein. Des niches abritent les bustes en bronze de Clemenceau et des maréchaux Joffre et Foch.

Au point où il vient de tourner à droite pour aller vers le nouveau cimetière israélite, le chemin détache au Nord (à gauche), un embranchement en lacets qui aboutit au fort et à la tombe de Sidi M'cid, qui couronnent le sommet (785 m) de la montagne.

De ce sommet, que limite à l'Ouest, une falaise entaillée à pic, la vue est magnifique et des plus étendues. Arrivé à la porte du fort, dont l'entrée est interdite, appuyer à gauche en longeant le mur d'enceinte. Sidi M'cid était, dit la légende, un nègre. Pour vivre, il dansait en s'accompagnant de musique. Il avait le pouvoir d'exorciser les possédés et de guérir les gens en dansant autour d'eux.

Avant de mourir, il invita ses adeptes à se réunir sur sa tombe, au sommet de la montagne, promettant de leur envoyer des oiseaux du ciel à qui ils confieraient leurs désirs, désirs qui seraient aussitôt exprimés à Dieu par ses soins.

Chaque année, fin septembre, une procession, composée de possédés, de guérisseurs et de tolbas se rend à la tombe au son d'une musique sauvage et sacrifie des animaux. Des viandes sont exposées au bord du précipice. Des youyous et des appels sont lancés de tous les points de la contrée, les rapaces annoncés par Sidi M'cid accourent. D'où encore le nom de fête des vautours donnée à cette curieuse manifestation.

Les gorges du Rummel : sont la principale curiosité de Constantine ; elles se développent sur toute la face orientale du massif rocheux où s'est bâtie la ville et sont longues de 1.500 mètres environ, depuis le pont du Diable, en contrebas de la pointe de Sidi Rached, où le Rummel s'étrangle brusquement, jusqu'aux Cascades, en amont des moulins Lavie, au pied des escarpements de la Casbah.

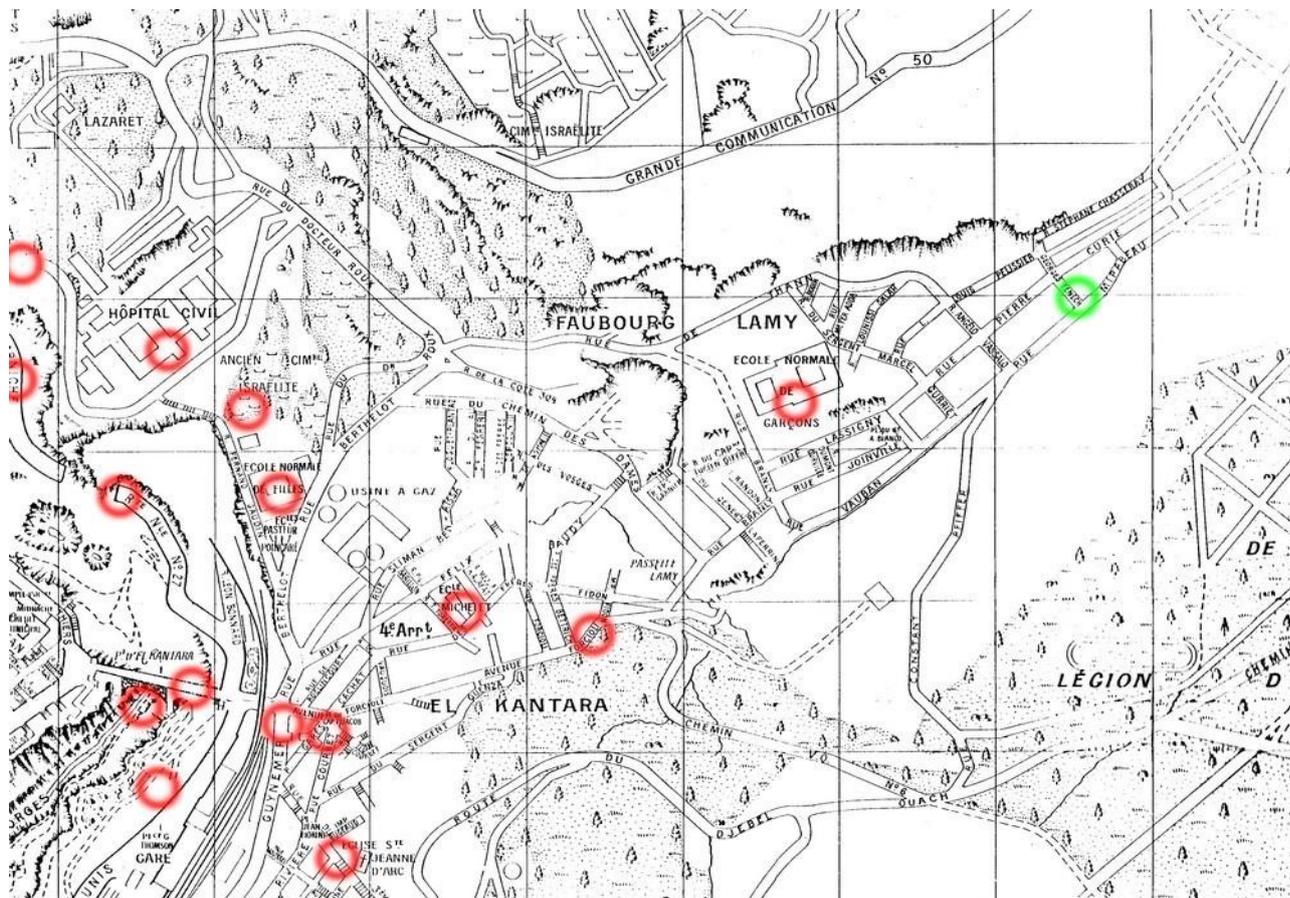
"Le projet du chemin de fer entre Constantine et Philippeville impulse le développement et la constitution des réserves foncières de la rive droite de la ville.

C'est avec l'initiative privée, comme cela a été fait aux faubourgs St. Jean et St. Antoine, que l'extension se fait sur la rive droite du Rummel, par la création de nouveaux lotissements. Cependant le pouvoir municipal restreint ses missions au contrôle, à l'élaboration du plan général, à l'approbation des plans d'alignement partiels et à l'entretien des espaces publics.

La construction du chemin de fer suivie de l'installation de l'usine à gaz à El Kantara a suscité l'apparition d'une population ouvrière qui s'est accaparée un terrain domanial appelé Tazzelite d'une contenance de 2ha<sup>24</sup>.

En 1895, les ouvriers de la ville s'organisèrent en association appelée « *la société française des cités ouvrières de Constantine* », dans le but de construire des maisons salubres à bon marché.

Fig. n°26. Carte du nouveau faubourg d'El Kantara et ses alentours



Source : [www.constantinee.free.fr](http://www.constantinee.free.fr)

Légende : ○ Equipements coloniaux      ○ Jardins et ponts

En 1902, le Conseil Municipal pensait apporter une solution à cette situation par « un projet relatif à l'agrandissement, l'embellissement et l'assainissement des faubourgs d'El Kantara et de la gare »<sup>25</sup>, présenté par l'ingénieur Rémès<sup>26</sup>. Sur un terrain domanial, d'une longueur d'environ 300 mètres, longeant le ravin et à l'entrée du pont El Kantara, Rémès propose d'édifier une cité ouvrière avec des maisons d'habitations de 130 mètres carrés à jardinet et des arcades qui rappellent celles de la rue Rhault de Fleury. Le projet est surtout défendu par les architectes et certains conseillers qui ont un intérêt à développer et améliorer l'image du faubourg.

Il est jugé incontestablement utile pour des raisons hygiéniques, économiques et esthétiques. D'abord, le terrain sur lequel les logements sont projetés serait assaini et ne servirait point de dépotoirs, et puis la commune tirerait profit d'une école primaire

offerte gratuitement clés en main par le promoteur, et la rue Nationale n°3 serait embellie par une série d'arcades si rares à Constantine. Malgré ces avantages, le projet n'a pas abouti à cause de la nature juridique du foncier. L'affectation du terrain, domanial et faisant partie de la zone de servitude des militaires, n'est envisageable qu'en faveur d'un service d'utilité publique. De plus, le département le destine à une station d'un tramway électrique et l'assemblée communale le sollicite pour en faire un square, et, à la majorité, elle renouvelle le vœu d'obtenir de l'Etat la remise gratuite du terrain dont il s'agit.

#### **IV-6 Projet de la ville sur Sidi Mabrouk et Mansourah : installation militaire et habitations pavillonnaires**

Sidi Mabrouk se situe géographiquement sur la rive droite du Rhummel, mais

**Photo n°42. Le HLM, site Branchement**



Source : archive, Commune de Constantine

nous avons tenu à le présenter à part, vu qu'il forme une entité individualisée et éloignée d'El Kantara, le site du Branchement (photo n°42), approximativement de Sidi Mabrouk inférieur, de même qu'il s'agit d'un projet entrepris originellement par les militaires. Le plateau du Mansourah, le premier point d'attaque de la ville de Constantine, est souvent cité comme

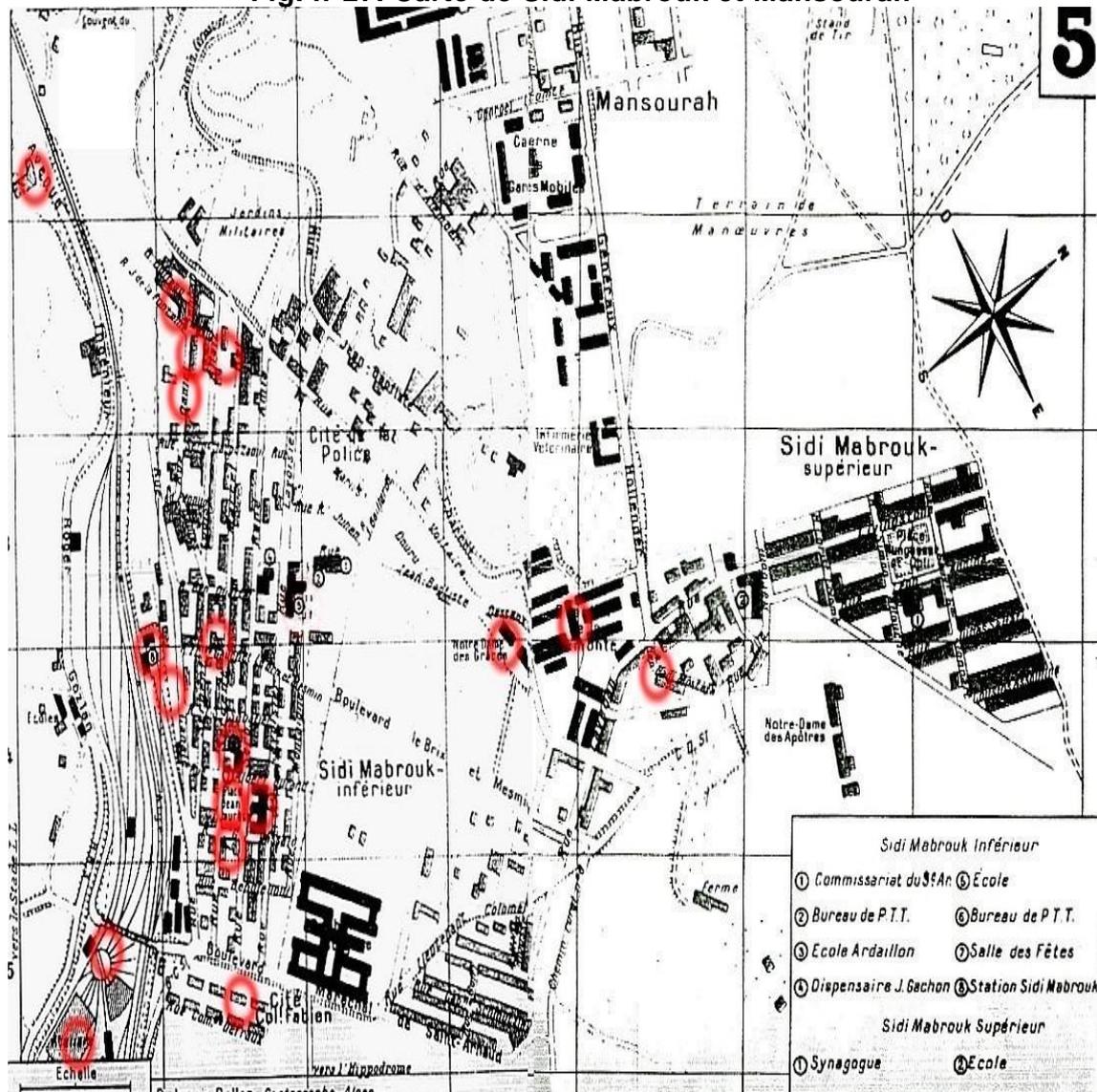
étant le site idéal pour la construction de la ville européenne si l'administration française avait laissé le Rocher aux indigènes. En revanche, c'est là que s'établit le village militaire réunissant deux quartiers de la cavalerie, Gallifet et de la Remonte, et un lotissement domanial de quatorze lots maisons construites par le génie militaire. Un premier projet, rédigé par le chef du génie, n'ayant pas pour satisfaisant au Commandant Supérieur du génie en Algérie, cet officier général, comme inspecteur général en 1873.

Le nouvel établissement à compléter à Sidi Mabrouk doit pouvoir contenir 150 étalons, 150 chevaux de Remonte, 230 sous-officiers, brigadiers et cavaliers de Remonte avec tous les accessoires nécessaires. Le projet du chef du génie, dans lequel utiliserait la plus grande partie des bâtiments de l'établissement, serait desservi par la route de Constantine à Sidi Mabrouk, par une rue du village et par un chemin de petite communication conduisant à

Constantine à travers les pépinières du Mansourah. Il présente trois parties distinctes : au nord, les écuries pour les étalons ; au sud-ouest celles pour les chevaux de Remonte ; enfin au sud-est le quartier de la compagnie de Remonte, auprès duquel se trouvent groupés l'infirmerie vétérinaire et la maréchalerie.

Le quartier de la Remonte, entouré d'un mur de clôture avec entrée spéciale sur la route de Constantine, comprend : un bâtiment neuf pour le casernement de la troupe, composé d'un rez-de-chaussée, d'un étage et mansardes habitables.

Fig. n°27. Carte de Sidi Mabrouk et Mansourah



Source : [www.constantine.free.fr](http://www.constantine.free.fr), 2006



Légende: Equipements coloniaux

**Photo n°43 aérienne des pavillons de Sidi Mabrouk Sup**



Source : [www.constantine.free.fr](http://www.constantine.free.fr), 2006

Des pavillons ont été construits pour les colons (photo n°43), avec jardin, entourés des équipements, maternité, salle des fêtes, square, école et collège Ferdinand buisson, etc., approximativement de la caserne militaire.

**Photo n°44 de Boulodrome Sidi Mabrouk inférieur**



Source : [www.constantine.free.fr](http://www.constantine.free.fr)

Boulodrome à Sidi Mabrouk Inférieur (photo n°44), en descendant à la station de la gare de Sidi Mabrouk, avec un bar restaurant entouré d'un grand jardin, approximativement des pavillons des cheminots et habitation HLM.

**Photo n°45 de l'église Notre Dame Des Grâces**



Source : [www.constantine.free.fr](http://www.constantine.free.fr)

L'église Notre Dame des Grâces (photo n°45) construite à côté de la remonte et le Commissariat de police, et des immeubles H.L.M se situe à Sidi Mabrouk inférieur en descendant du Faubourg Mansourah par la Remonte, après l'indépendance, les services de l'éducation nationale l'ont utilisé, cantine pour des écoles environnantes.

## IV-7 Concrétisation des projets coloniaux

Les travaux réalisés entre 1837 et 1880 constituent un projet territorial sur l'ensemble du pays par la mise en place d'un réseau comprenant les villes turques transformées, les centres de colonisation nouveaux, les villages ainsi que les routes les reliant. Jusqu'en 1840 ; la politique de colonisation oscille entre le choix de certains dirigeants pour une occupation, d'autres pour la conquête totale.

Le Maréchal « *Bugeaud* » appelé en 1840 comme gouverneur général propose de créer des places fortes plus importantes, voire de véritables villes disposées sur l'ensemble du territoire de manière à servir de base aux opérations militaires. En (1841) il fixe par un arrêté des règles concernant la concession des terres et la création des villes indispensables à la mise en place de la politique de colonisation officielle en Algérie.

Les décisions nécessaires à la formation des centres et des villes reviennent au gouverneur général qui dépend du ministère de la guerre. Le corps technique chargé de l'élaboration des plans d'alignement et leur mise en œuvre est tout naturellement le service de génie. Il est responsable tant des travaux civils indispensables pour la colonisation : les routes, les ponts, les barrages, les conduites d'eau et la plupart des travaux civils dans les villes<sup>27</sup>.

En effet, le service du génie devait à la fois présenter un plan d'alignement et de distribution puis procéder aux premiers travaux : pavage des rues, plantation, alimentation en eau, réseau d'égout, construction du mur d'enceinte et des portes, distribution des concessions et parfois même des équipements publics et de logements pour les colons.

Cette prise en charge de la réalisation du projet sur le terrain obligeait les ingénieurs du génie à prendre en compte les contraintes de la gestion dans la conception même du dessin urbain, jusqu'au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle le consensus sur la forme de la ville et sur les méthodes pour la produire évoluaient peu. Régularité, symétrie et simplicité étaient les principes fondamentaux des tracés de ville ex nihilo ou d'extensions urbaines.

## IV-8 La politique urbaine au début du 19<sup>ème</sup> siècle

La conception du territoire algérien au début du 19<sup>ème</sup> siècle, était soumise à des avis différents ; de la part des responsables du génie, qui avaient la charge de s'en occuper du pays, en tant que responsables militaires et civils. Sauf que, ces avis se rejoignaient, du moins, dans leurs aboutissements, vu qu'ils donnaient tous naissance à des tracés militaires.

En analysant de plus près les plans du Génie entre 1840-1860, on constate que les ingénieurs, à la fois concepteurs, administrateurs, ont fait preuve de pragmatisme. A l'opposé des civils, leurs modèles proposaient des tracés simples, réguliers et aérés, capables de s'adapter aux besoins des troupes. Il est certain que ces derniers, faisaient tâche dans le décor traditionnel, mais, ils avaient leurs avantages par rapport aux impératifs militaires et aux conditions climatiques.

En 1830, le pays ne comptait aucune structure routière, à l'exception d'une route reliant Oran à Constantine en passant par Alger. C'est alors que les équipes du génie s'immobilisent, pour pacifier et achever la conquête en réorganisant le territoire, Pour ce faire, ils devaient faire face au problème d'acquisition des terrains. Cela dit, cette tâche ne constituera pas un obstacle, vu que l'Algérie était considérée comme peu habitée, voir déserte : *« l'Indigène y est rare et clairsemé sur un territoire où le domaine de l'état possède beaucoup de terre(...). Il est facile d'introduire une population nouvelle sur un territoire qui n'est pas possédé »*<sup>28</sup>. Cette vision, permettait donc, tout établissement français en Algérie, sans avoir à subir de contraintes juridiques.

C'est ainsi que s'amorcèrent les réalisations du génie, en faisant de l'Algérie un grand chantier urbain avec :

- La mise en place d'un réseau qui comprenait les villes turques transformées, les nouveaux centres de colonisation, des villages ainsi que des routes les reliant.
- La réalisation de nouvelles bases de défense, avec des édifices militaires, des redoutes et des forts ?
- La création de nouvelles en prenant comme base les anciennes ruines Romaines.

Les ingénieurs du Génie améliorent d'abord les bâtiments militaires turcs, pour loger les troupes. Ensuite, ils s'attaquèrent aux constructions civiles, en les transformant selon leur

usage, en hôpitaux, maisons, administrations,...etc. En finale, ils procédèrent à l'élargissement des rues pour la circulation des troupes.

C'est ce que fut, la politique urbaine du Génie en Algérie. Ces villes turques, constituaient un espace libre de contraintes, sur lequel des opérations de restructuration étaient possible, pour métamorphoser les anciens tracés en plans réguliers.

#### **IV-9 Une compréhension de la négation coloniale vers la médina**

La morphologie étant l'étude de la forme urbaine, elle implique donc, la réunification de l'architecture et de l'urbanisme. Elle étudie l'évolution des tissus urbains, ainsi que, le rôle que joue chacun des éléments qui le composent. Ces éléments (site, espace bâti, réseau routier, etc....), sont utiles, car ils serviront à la compréhension du système vivant qu'est la ville, afin de pouvoir l'aborder dans le cadre d'une étude scientifique traitant son évolution.

Cette démarche exposera les éléments essentiels à l'organisation du tissu précoloniale. Ces éléments viendront contrecarrer le jugement occidental reporté dans les annales historiques, et qui considérait la vieille ville comme une cité anarchique dénuée de sens.

L'idéologie coloniale avait pour but l'émancipation des peuples qu'elle considérait inférieurs. Il va de soi que, l'instauration de la base civilisatrice occidentale, qu'elle soit sociale ou urbaine, au sein de la population et de son espace, imposera des métamorphoses socio-spatiales, qui engendreront des brèches culturelles irréversibles.

Ces métamorphoses accompliront les fins de cette idéologie, mais elles marqueront définitivement l'accumulation des peuples, pour qui les nouvelles données spatiales et socioculturelles déformeront à tout jamais son lieu identitaire.

## Conclusion

En terme de conclusion et à travers ce qu'illustre cette deuxième partie, on se rend compte qu'un véritable zoning avait présidé l'organisation de la médina, en un espace culturel, d'échange, de production et de résidences. Le tout disposé dans une trame serrée, terminée dans ces bordures par une ceinture de jardins, l'ensemble est protégé par des remparts percés de portes, dont le fonctionnement est surveillé nuit et jour, pour la sécurité de la cité de ses habitants. La structure sociale de la médina dont les gouverneurs sont turcs, accentue la ségrégation entre les ethnies. Elle provoque une marginalité envers certains groupes sociaux. Avec l'intrusion française nous remarquerons dans la suite de ce travail, que la ségrégation continue, mais au sein de la vieille ville, mais elle s'orientera plutôt vers elle.

La conjonction du fait accompli et des intérêts publics ou privés, fait la ville, dans laquelle les édifices et les espaces publics ont la priorité absolue sur le domaine privé auquel on ne fait qu'apporter des correctifs par un dessin rationnel. A l'image des villes musulmanes traditionnelles, Constantine précoloniale présentait un paysage urbain compact caractérisé par sobriété et anonymat, structure homogène, introversion des lieux, mitoyenneté du cadre bâti, autant de critères qui rendaient difficile une lecture externe du paysage urbain. A travers une connaissance des pratiques sociales et la perception de la médina, héritière d'une longue tradition urbanistique et architecturale et synthèse des apports culturels d'origines diverses présentent les intérêts suivants :

- Patrimoine culturel de valeur scientifique inestimable pour l'histoire, l'archéologie et l'anthropologie... ;
- Entité importante du patrimoine architectural et urbanistique ;
- Reflet de savoir-faire des populations en matière d'habitat, d'organisation sociale et de gestion de l'espace ;
- Symbole d'une identité territoriale enracinée,
- Atout remarquable du développement local.

A partir de cette vision, il ne s'agit pas d'avoir une même attitude globale envers tous les médinas parce qu'ils sont anciens, mais il s'agit plutôt de les replacer dans leur contexte actuel, voir ce qu'ils ont à offrir pour le développement de territoire. La médina a été affectée par le développement urbain sur le fond est et par le déplacement vers celle-ci d'une grande partie des fonctions économiques et culturelles. C'est la fin de la polarité

unique de l'ensemble urbain. Le principe d'organisation de l'espace économique a subi des mutations dont les causes sont d'abord la généralisation des moyens de communication modernes. Le pôle s'est déplacé du centre vers la périphérie, valorisée par l'accessibilité à la voiture et où se distribuent bureaux, fonctions libérales et grossistes.

L'apparition de nouveaux pôles et la perte de la centralité de la médina a eu pour conséquence la création de nouveaux flux piétonniers. Aujourd'hui le périmètre de la cité historique inclut des quartiers nouveaux, d'ailleurs où s'est effectué systématiquement le remplacement du bâti traditionnel par des édifices de type étranger, et enfin diffusés à travers toute la médina des constructions de ce même type, résultant de la transformation interstitielle du bâti traditionnel. Le patrimoine et le développement urbain, apparaissent aujourd'hui comme deux notions consensuelles qui traduisent la volonté de mieux intégrer la dimension temporelle, de mieux articuler le temps présent des sociétés, à leur passé et à leur avenir, dans une logique de transmission et de solidarité intergénérationnelle. L'observateur constate par étonnement que ces politiques ou programmes font comme si ces quartiers historiques n'étaient pas des lieux de vie. « Les médinas sont des espaces dont la valeur est reconnue, appréciée, par les habitants appartenant aux classes populaires et souvent pauvres qui les peuplent aujourd'hui et qui, s'y étant massivement installés à la suite de l'exode rural, s'y sont progressivement territorialisés (Berry – Chikhaoui, 1994).

Pour intervenir sur ce patrimoine bâti doit irrévocablement s'appuyer sur une bonne compréhension de développement urbain qui le subit, afin de rendre possible une stratégie d'intervention et de sauvegarde sans que l'échec ne soit fatal et irréversible, ainsi pour retrouver les logiques d'articulation du «moderne» et du «traditionnel». On doit regretter, cependant, que le sujet ne soit jamais abordé dans une dimension comparative, dans la mesure où, d'une part, certaines médinas sont aujourd'hui géographiquement "décentrées" du fait des orientations préférentielles des extensions urbaines le cas d'Alger et Constantine la question de la centralité ne se pose sûrement pas dans les mêmes termes lorsque la ville historique jouxte les quartiers créés par la colonisation ou qu'elle en est séparée par un hiatus marqué. Cette situation impérieuse nécessite d'urgence la sauvegarde, des opérations de restauration, de réhabilitation ou de rénovation – selon les cas.

## Références

- <sup>1</sup> Joleaud. L, «Origine de la ville de Constantine » in bulletin de la société de géographie d'Alger et d'Afrique de Nord, 1918, p.4.
- <sup>2</sup> M.Kadache nous signale l'existence de deux royaumes numides à la fin du 111ème siècle sur le territoire de l'Algérie actuelle. A l'ouest celui du roi Syphax (le royaume de Masaesylos) et à l'est de Massinissa (le royaume de Massylos). Edts SNED,Alger, 1982.
- <sup>3</sup> Une tradition grecque explique que l'ancien nom de Constantine, Cirta, est celui d'une déesse phénicienne.  
Le premier roi de la Numidie, Juba, donna le nom de sa mère à la ville fondée et il en fait la capitale de son royaume, in origines de la ville de Constantine, op. cité
- <sup>4</sup>Une légende arabe rapporte l'origine du nom Kasentina à Ksar Tina, sachant qu'Athènes désigne la divinité du Triton, in kitab et Adouani «Le sahara de Constantine et de Tunis », traduit par L. Ferraud, 1868.p118, L. Joleaud. Op. cit.
- <sup>5</sup>Voir physionomie de la ville romaine in F.Djemai-Boussouf : Cas de Constantine. Epau Alger. 2001-2002.
- <sup>6</sup>Dossier n° 2/ Mise à jour de la description de la ville de Constantine, rédigé par le capitaine St. Hippolyte, 1937.
- <sup>7</sup>Au temps des romains, Cirta avait une issue par le pont actuel d'El Kantara\_ Le pont, bâti sous Antonin, ne servait pas seulement à relier les deux rives, il était également utilisé comme aqueduc.
- <sup>8</sup>N. Boumaza, 2006, article sur la ville de Constantine et sa structure, Pr à l'Université Oum EL Bouagh
- <sup>9</sup>B. Pagand. La Médina de Constantine. . 1989. Op.cit. p 15.
- <sup>10</sup>Titus Burckhardt. L'art de l'Islam. Langage et signification. 1985, Op.cit. p290
- <sup>11</sup> selon L.Massignon Les corps de métier et la cité islamique, Revue international de sociologie.
- <sup>12</sup> In Pierre Rober-t Baduel, (dir) Habitat. état. Société au Maghreb, édition du CNRS. Paris 1988.
- <sup>13</sup>François August de Montequin, "the essence of urban existence in the word of Islam", Op.cit 1980.
- <sup>14</sup>Mercier.E « Histoire de Constantine avant 1837 ». RSAC, tome 40, 1878,pp43-96.
- <sup>15</sup>Le débat sur de la ville arabo-islamique nous renvoie aux différentes contributions de chercheurs [W. Marçais (1945), Xavier de Planhol (1857), A Daoutli 1970, R. Bérardi (1971), Eugène Wirth (1975, 1982, 1991, 1993), D. Chevalier (1982), R Ilbert (1982), A. Raymond (1985), P. Panerai (1995), S. Santelli (1995),...]
- <sup>16</sup>Cité par Berardi R., in « L'espace social de la ville arabe », sous la direction de Dominique Chevalier G.-P Maisonneuve et Larose, paris, 1979
- <sup>17</sup>Feraud Ch. « La corporation des métiers à Constantine" in RA TXYI, pp45-454,1868.
- <sup>18</sup>Joly A., « La tannerie indigène à Constantine », in Revue du monde musulmans, pp. 213 à 231, 1909.
- <sup>19</sup> Daoulatli A. , « La réhabilitation des villes traditionnelles arabes » P 3. (Document photocopié, ICOMOS).
- <sup>20</sup>Au milieu du VIIe siècle,, Al Idrisi ne signalait qu'un château (qsar), du reste en ruine. In Brunschvig R., « La berbérie orientale sous les Hafside, des origines à la fin du XV siècle », P. 385.
- <sup>21</sup> Brunschvig R., op- Cit, p. 385.
- <sup>22</sup>Missoum. S, Alger à l'époque ottomane « La médina et la maison traditionnelle », Edition Ed isud, 2003, page 117 ;
- <sup>23</sup>Mercier E. « Histoire de Constantine en 1837 », op.cit.
- <sup>24</sup>B. B. Sahraoui, 2004, Doctotat d'Etat, Pouvoir et Production de la Ville Coloniale, Constantine
- <sup>25</sup>Tel a été l'objet de la délibération du 10-05-1902 in R44 , p.217.
- <sup>26</sup>Arrêté n°294 acte n°12 p.159, in recueil des actes de la préfecture de Constantine n°1 1860-1869, chambre de commerce de Constantine.
- <sup>27</sup>Aleth Picard-Malverti : « Ville et colonisation » p629-630. vol  
Thèse de 3<sup>ième</sup> cycle en Aménagement, Institut d'Urbanisme de Paris, 1987

<sup>28</sup>Picard. A, Des villes françaises en Algérie, 1830-1870, article paru dans la ville régulière (modèles et tracés), Edition, Picard, Paris 1997, page 148.

# **Troisième partie**

## **La ville coloniale de Constantine**

### **Un tissu urbain en perpétuelle transformation**

- **Introduction**

Constantine, de par le caractère défensif du rocher, de son importance stratégique, économique et politique, commandant les Hauts Plateaux, vaste territoire qui s'étendait sur tout l'Est et le Sud-est, a été toujours la cible des conquérants. Sans qu'ils interviennent massivement dans l'organisation du paysage urbain de la ville. Avec l'édification du hall aux grains (1860) et le développement du chemin de fer à Bâb el Kantara, et l'impossibilité de former extra-muros un centre européen puissant pour raisons de site (ravin des trois cotés, isthme étroit de la brèche et colline du Coudiat-Aty), donc pour des raisons essentiellement liées aux formes de l'urbanisme, la ville reste un centre d'échange traditionnel, même avec la mise en place de circuit et relais vers d'exportation. « La ville de Constantine sera divisé en deux quartiers, un quartier européen et un quartier indigène »<sup>1</sup>.

En effet, T. Bugeaud considérait que "le but principal de la colonisation est de faciliter l'établissement de notre domination sur les arabes, non pas de les exterminer ou de chasser la population indigène ou de partager le pays avec elle, mais de la dominer, la dominer même en la rendant plus heureuse"<sup>2</sup>.

### **Chapitre V : Les transformations de la ville coloniale: un espace en mutation**

- **Introduction**

La volonté de faire sortir hors rocher un centre européen puissant et de maintenir celui de l'indigène dans la médina se traduira par la mise en projet d'urbanisation du Coudiat Aty, anciennement cimetière musulman, vers la fin du siècle dernier. Dressé face au rocher, le site du Coudiat bien que formant une barrière entre la ville et ses faubourgs, constitue une position stratégique qui surplombe la médina et son pourtour. Cette évidence nous indique la technique que la planification urbaine coloniale a utilisé pour opérer une plus grande division entre la ville européenne et la ville traditionnelle. Débutés en 1852, les travaux de dérasement se feront en deux plates formes, engendrent des déblais qui combleront une grande partie de l'extrémité sud de la place de la brèche

se poursuivront sur la moitié du IX<sup>ème</sup> siècle. Dans ce nouveau quartier, les constructions nouvelles, toujours selon les mêmes caractéristiques que les précédentes, vont être implanté dans des vastes réseaux de grandes artères sur un plan en damier dont la caractéristique essentielle est la création d'un intérieur urbain segmenté par les rues, formant des arcades continues.

## V-1 Les délimitations de la ville coloniale

En 1854, la ville est naturellement délimitée par l'immense bloc rocheux de forme trapézoïdale sur lequel elle est assise. Elle se détache des sites environnants au Sud-est et au Nord- Est, par les gorges du Rummel et au Nord-ouest par d'importants escarpements. Seulement du côté Sud-ouest, un isthme de 300 mètres de largeur relie le Rocher au Coudiat-Aty (photo n°46)

**Photo n° 46.**

**L'emprise de la ville coloniale sur la médina**

Depuis les années 1856, la municipalité refuse l'annexion de Bardo à la ville, prétextant que les immeubles sont éparpillés et que la plupart d'entre eux servent de magasins. Mais il est soumis à l'impôt locatif, et jouit des avantages de la ville tels que l'éclairage et le ramassage des ordures.



**Source : Carte postale de la ville de Constantine**

En 1862, un arrêté préfectoral fixe les nouvelles limites de l'agglomération<sup>3</sup> dans la direction sud - ouest de la médina. Il inclut la route de Sétif, le Coudiat-Aty, le tombeau de Proécilius<sup>4</sup> et ce qui deviendra plus tard les moulins Lavie.

Une année après, en 1863, le ministre de la guerre autorise le conseil municipal à étudier le projet d'extension de la ville de Constantine toujours dans le même sens, c'est à dire au sud-ouest. Alors que le préfet du département propose une étude plus générale qui tiendrait compte de la situation géographique de Constantine et de son

**Photo n°47. Vue aérienne, délimitation de la médina**

rôle dans l'avenir, de tous les besoins de la ville (photo n°47) et de tous les terrains environnants susceptibles de supporter cette extension tels que Bellevue, Sidi M'cid, Mansourah, Bardo, El Kantara et surtout des initiatives privées. La question du sens de l'extension de la ville s'appuie sur la décision ministérielle



**Source : archives Wilaya de Constantin**

du 14 juin 1852 concernant la nouvelle ville au Coudiat-Aty, et le projet de concession des terrains domaniaux en faveur de la commune qui est en voie d'approbation. En fait, rien que c'est deux acquis exigent une nouvelle délimitation de l'agglomération. Des acteurs urbains proposent une certaine perception de la ville et permettent d'approcher la notion de ville dans le contexte de la colonisation.

Le conseil municipal décide d'étendre la ville dans la direction du Coudiat - Aty, de la prolonger au delà vers Bellevue, scénario déjà approuvé en 1862, et refuse d'intégrer certains faubourgs tels St. Jean, El Kantara, Bardo, les pentes du Mansourah et du Sidi M'cid. Néanmoins, il autorise le service communal de la grande voirie à lui livrer les plans d'alignements et de nivellements nécessaires et demande au préfet la suppression des zones de servitudes «afin de permettre aux particuliers de s'y implanter, s'ils le veulent, d'y élever des constructions et d'y tracer des jardins ou de laisser à quiconque le libre usage de sa propriété.

La commission des travaux neufs a demandé des garanties financières à Rémès avant de se prononcer sur le projet car pour le dérasement du Coudiat l'entrepreneur n'a pas honoré ses engagements. Mais elle renvoie le projet de la cité industrielle au service de la voirie qui devra l'examiner sous le rapport de l'utilité et des avantages qu'il procure »<sup>5</sup>. En 1871, sur commande du préfet du département, le directeur des contributions diverses étudie un projet de révision de l'arrêté préfectoral du 14 février 1862. La nouvelle détermination est motivée surtout par l'imposition des petites industries et vise l'assimilation des faubourgs à la ville.

Le conseil municipal vote le maintien du périmètre de 1862 car il considère que parmi les débits des boissons des faubourgs, il en est un grand nombre, qui vivent très péniblement ou qui ne constituent pour leurs propriétaires qu'une industrie accessoire, il ne serait pas équitable de les traiter sous le rapport des charges sur le même pied que les débits installés à l'intérieur de la ville, dont le chiffre d'affaire est beaucoup plus considérable. Pour rappel les faubourgs St Jean et St Antoine ont été assimilés à la Ville en 1869.

En 1872, le Conseil Municipal examine de nouveau un projet d'arrêté préfectoral mais ayant pour objectif la délimitation des habitations qui devront être considérées comme faisant partie de l'agglomération de Constantine. C'est à travers l'argumentaire hygiéniste que le pouvoir municipal décide d'étendre ou non les limites de l'agglomération jusqu'aux faubourgs en formation.

Le projet préfectoral englobe « à l'ouest, au sud et à l'est les faubourgs du Coudiat Aty et du Bardo par une ligne qui partant du tombeau de Proecilius passe par les hauteurs de Bellevue en laissant en dehors le camp des oliviers, descend au pont du Bardo, suit la rive gauche du Rummel jusqu'à Sidi Rached et franchir le Rocher à pic, rive droite, pour suivre la ligne du chemin fer de jusqu'à El Kantara ». Ainsi, le faubourg El Kantara se trouve exclu du dit projet. Néanmoins le conseil municipal adopte son intégration à l'agglomération en raison de la gare ferroviaire et de l'usine à gaz qui pourront impulser l'industrie et le commerce. La délimitation du périmètre de l'agglomération et son approbation par le département appuie automatiquement la revendication du déclassement des zones de fortifications<sup>6</sup>.

## **V-2 L'unification de la ville**

Depuis l'ouverture de la rue Nationale (rue Ben M'hidi actuellement) (1865) qui relie la Halle aux grains à la gare ferroviaire, l'entrée de la ville ainsi que le magasin à orge gênent la circulation et provoquent de fréquents accidents. En conséquence la problématique de porte et de son utilité se trouve posée. Malheureusement, une telle opération, avec la reconstruction même partielle du mur d'enceinte et de la porte, donne lieu à des dépenses inabordables que la commune ne peut supporter. Suite à cela, le maire Brunache propose carrément en 1875 la modification des zones de servitudes aux frais des services militaires avec la suppression de la porte Valée partant de l'angle ouest du magasin à orge jusqu'au prolongement du côté sud du

square, soit une suppression d'environ 80 m du mur d'enceinte dont l'épaisseur est de 70 cm. La reconstruction du mur de la Brèche paraît inutile. D'autant plus que sur le plan de la défense il n'a plus sa raison d'être vu les développements importants qu'a pris la ville de ce côté.

Le maire donne l'exemple de certaines villes algériennes comme Médéa, Bône, Oran et Alger qui, « étouffant dans l'enceinte, ont été obligés de s'étendre par l'adjonction d'une ville nouvelle. Constantine offre sous ce rapport une particularité très grande par sa position topographique; elle ne peut prendre de l'extension, le restant de la ville se trouvant clos par des limites naturelles. D'ailleurs par la force des choses la nouvelle ville a pris une importance considérable en outre des intérêts privés qui s'y sont créés, on y a construit des établissements publics, la prison, la gendarmerie, etc. Pourquoi cette partie de la ville serait telle maintenue en dehors de la défense commune ? Pourquoi la séparer à tout jamais de l'ancienne ville dont elle est aujourd'hui partie intégrante? ».

**Photo n°48. Vue sur l'esplanade**

Question ajournée à cause de la détermination du génie<sup>7</sup> qui préconisait l'utilité de la porte en l'état actuel en désignant le mamelon du Coudiat comme point d'attaque de la place. Le processus d'unification entamé depuis longtemps se poursuit par le raccordement, l'alignement et le nivellement de la place (photo n°48) Nemours (la Brèche aujourd'hui) et de la place Valée, dont l'avant projet a été dressé par le service



**Source : archive Wilaya de Constantine**

de la voirie, soumis au conseil municipal et transmis au service des ponts et chaussées. Tout indique que les préoccupations des conseillers municipaux s'insèrent dans une vision d'ensemble de la ville et se concentrent particulièrement sur les limites des terrains administrés par eux. En effet, ils procèdent à la délimitation de l'agglomération puis mènent une action de conquête progressive par le déclassement des zones de fortifications, la démolition des portes et d'une partie, des remparts. Ensuite, par souci de fonctionnement de l'ensemble urbain et de décorum, ils raccordent les places et les rues et aménagent les espaces publics<sup>8</sup>.

### **V-3 Extension après 1950**

La période coloniale a laissé par ses œuvres, son affirmation d'une présence coloniale apparut comme le seul moyen de consolider la conquête. Cette puissance coloniale s'explique par son avance technique et scientifique et se manifeste par sa domination financière et commerciale. Les opérations du génie militaire sur les villes traditionnelles ont transformés depuis 1830 notre société qui a engendré des structures urbaines remarquables par leur organisation urbaine et leur spécificité architecturale et fonctionnelle. Le début de la colonisation a entraîné la destruction d'une grande partie, si ce n'est la totalité, de leur espace. Le souci de favoriser la colonisation et les revendications des colons l'a toujours emporté sur les préoccupations d'une politique indigène.

Par cette initiative la colonie peut être un prolongement de la France et il fallait en assimiler les institutions à celles de la métropole. La croissance urbaine de la ville était tributaire du franchissement du Rhumel, qui constituait une contrainte majeure au développement de la ville. La réalisation des ponts s'imposa, plusieurs passerelles vertigineuses sont jetées entre les deux rives. La domestication de la topographie était une chose nécessaire pour permettre à la ville de s'étendre et de se développer selon un schéma plus ou moins cohérent.

Le pont d'El Kantara s'est écroulé en 1857, et fut reconstruit et ouvert à la circulation en 1864, pour assurer la liaison entre la place et ses extensions. Au sud le pont du diable permettait péniblement aux voitures venant de Batna de franchir le Rhumel et de se diriger sur Constantine en montant les pentes du Bardo. Il a fallu, construire un pont, c'est celui de Sidi Rached. Ce pont est considéré comme un des plus longs ponts de pierre dans le monde, par une courbe de 447 m de long, comprenant de nombreuses arches dont celle du centre est de 70 m. Cette arche culmine à une centaine de mètres au-dessus du Rhumel. Sa construction fut commencée en 1908, et a été inauguré et ouvert à la circulation le 19 avril 1912.

Le pont suspendu de Sidi M'cid inauguré en 1912, le même jour que celui de Sidi Rached. Le pont des chutes, franchi le Rhumel juste à la sortie des gorges. Il fut construit en 1925, pour permettre d'accéder aux Moulins Lavie. Ce pont se distingue par son

architecture classique. Il aboutit au célèbre chemin des touristes. Cette extension a été favorisée par la construction de la gare ferroviaire, dont la voie ferrée doit traverser le Sidi M'Cid et franchir le ravin sur un pont placé à la hauteur de la dernière voûte naturelle du Rhumel. Les annexes de la gare installées le long de la route de Sidi Mabrouk ont favorisé le développement de ce quartier.

Le choix s'est porté d'abord sur le secteur d'El Kantara, qui s'est développé au-delà du ravin. Il est situé entre Faubourg Lamy (1918) au Nord et le Rhumel à l'Ouest et la forêt du Mansourah, puis au chemin de celui-ci aux nouveaux quartiers européens, sur la rive droite du Rhumel, à l'endroit où s'est construite la gare vers le plateau du Mansourah Sidi Mabrouk (1922). Des immeubles barres du plan de Constantine de 1958, Ciloc, cité Gaillard 1<sup>ère</sup> tranche trois immeubles (1952), 2<sup>ème</sup> tranche comprenant deux immeubles (1954).

Cité Ameziane (1952), son éclairage privé et public a été assuré depuis le 26 Mars 1953. Collège technique et école pratique de commerce et industrie achèvement (décembre 1954). Orphelinat Français-Musulman à Sidi Mabrouk inférieur contenant assistance et enseignement technique et professionnel. Cité H.L.M à Sidi Mabrouk inférieur 219 logements. Ecoles Jules ferry créée en 1851, l'emplacement du Marabout Sidi Djellis, des travaux ont remis entièrement à neuf en 1954, la vieille Ecole plus que centenaire, et devenu C.E.M après l'indépendance, c'est là où j'ai passé mon moyen (CEM). L'ancienne Medersa devenue lycée franco-musulman en vertu du décret du 27 novembre 1944 et du 5 juillet 1946, rue G. Clemenceau ; un nouveau bâtiment, Avenue Forcioli a été ouvert en octobre 1951.

Bellevue, disposait au-delà de cet établissement d'un vaste plateau où à partir de 1911, les lotissements ont fait apparaître des groupes de villas disposées le long des voies formaient un quartier élégant réservé aux européens. Au débouché de la brèche, des rues européennes encerclèrent le Coudiat, qui avant la conquête fut un obstacle insurmontable. Elle occupait une surface de six hectares sur une hauteur de trente mètres. Le faubourg Saint-Jean qui s'étendait en éventail, est situé au pied Ouest du Coudiat.

La rue Rohault-de-Fleury, qui surplombe la rue de Sétif, est ouverte sur le flanc des collines du Coudiat et de Bellevue. Elle longe la pittoresque vallée du Rhumel avant que

l'Oued ne s'engage dans les gorges étroites. Le bâtiment qui abrite l'exposition d'Arts Populaires constantinois a été acquis par l'Algérie en 1952. Situé 54, rue Damrémont, il est à cent mètres du pont suspendu, par conséquent sur le circuit touristique de la ville. Création de centre Polyvalent de formation professionnelle accélérée en avril 1949, la construction a été achevée en mai 1951. Ce centre forme des ouvriers pour les métiers du bâtiment, du bois, de l'électricité et pour la métallurgie, après l'achèvement des ateliers, l'intégration de mécanique générale (tournage et fraisage), platerie-carrelage et forge-soudure. La conquête et la colonisation de l'Algérie se sont déroulées durant une période d'évolution technique dans divers domaines.

Le XIXème siècle a apporté des innovations dans le domaine de la construction que ce soit du point de vue théorique ou technique. Les ingénieurs militaires suivis de ceux des Ponts-et-Chaussées agissent sur le territoire des Bâtiments civils introduisirent ces innovations dans leurs réalisations soit en France ou en Algérie coloniale. Par ces extensions périphériques de la place de Constantine, l'habitat spontané va commencer à apparaître à partir de 1930. Il va se développer pendant la guerre de libération et accueillir les populations chassées de la campagne et des montagnes devenues zone insécurisée.

C'est la nouvelle périphérie de Constantine qui est née avec ce type de quartiers. En 1954, on a inspiré d'un apport de plus de 80 000<sup>9</sup> personnes venant des régions de Jijel, Mila, El Milia. En 10 ans, la ville est passée de 120 000 à 220 000 habitants. Cette brutale croissance a entraîné un développement désordonné des quartiers et des bidonvilles. Des zones de gourbis se développent sur toute la périphérie de l'agglomération. La ville éclate de toutes parts sans souci de structure, au gré des terrains libres ou de la spéculation. Avec le lancement du plan de Constantine en 1958, trois cités de recasement ont été réalisées ; les Muriers, El Bir, Garigliano, destinées à l'origine à l'hébergement de la population rurale qui a fui les campagnes.

A partir de 1959, la ville s'est étendue sur les poches urbaines impropres à l'urbanisation, localisées notamment le long des Oueds Rhumel et Boumerzoug dans la partie Sud-Est, comme : l'Avenue de Roumanie, Bentellis, Chalet des pins, Les Mûriers, le 4ème km. La conquête française est souvent associée à l'idée d'une colonisation destructrice pour l'installation de l'armée et des premiers colons (il est vrai que les villes ne

présentent pas la même morphologie urbaine que celle des villes européennes et ne permettent pas la progression militaire ni la défense de la cité). De par leur formation d'origine (de l'école de Metz, reçoivent une formation hautement scientifique qui les pousse à définir la guerre comme une science de la géométrie, la stéréotomie, le dessin, les coupes, la charpenterie, la poussée des terres, la résistance des matériaux, l'hydraulique et la géométrie appliquée), s'intéressent à l'histoire et la géographie des territoires à conquérir.

Ils apprennent la langue, observent les mœurs des habitants et les espaces où ils vivent. C'est cet intérêt pour l'histoire de l'Algérie qui leur a permis de retrouver les traces de la colonisation romaine qu'ils ont utilisé pour le tracé des routes, l'établissement des villes stratégiques, la connaissance plus approfondie des potentialités réelles des régions. Les ingénieurs du Génie restent sensibles aux spécificités locales et demeurent concrets.

#### **V-4 Pénétration au cœur de la ville de Constantine**

Vu l'art 7 du décret du 16 aout 1853, après avoir été autorisés par le directeur des fortifications et l'ingénieur en chef des ponts et chaussées : sur la demande du service du génie militaire, pour conférer sur un projet d'une rue à ouvrir entre les portes el kantara et porte la Vallée<sup>10</sup>. (Bibliothèque militaire Vincennes)

Le maire et l'architecte voyer conformément à l'art 12 dudit décret ont été entendus dans la conférence et ont consigné leurs observations. La gare du chemin de fer projeté se trouve près de l'ancien pont El Kantara sur la rive droite du Rhummel. Dans ce point n'est pas directement accessible par des voies carrossables. Le service des ponts et chaussées a préparé pour établir la communication entre Constantine et la gare constituant de pont et de rue. (photo n°49)

Les relations principales de la place avec les voisines sont d'abord celles qui la mettent constamment en communication avec Philippeville, son point de liaison avec la France. Par cette intervention militaire minutieuse de ces percées au cœur du tissu urbain traditionnel de la ville de Constantine. (Photo n° 50)

La France cherche à assurer son approvisionnement en matières premières et, dans un contexte de protectionnisme exacerbé depuis les années 1890, et à trouver des débouchés pour leurs produits manufacturés, suivi de l'exportation des richesses locales.

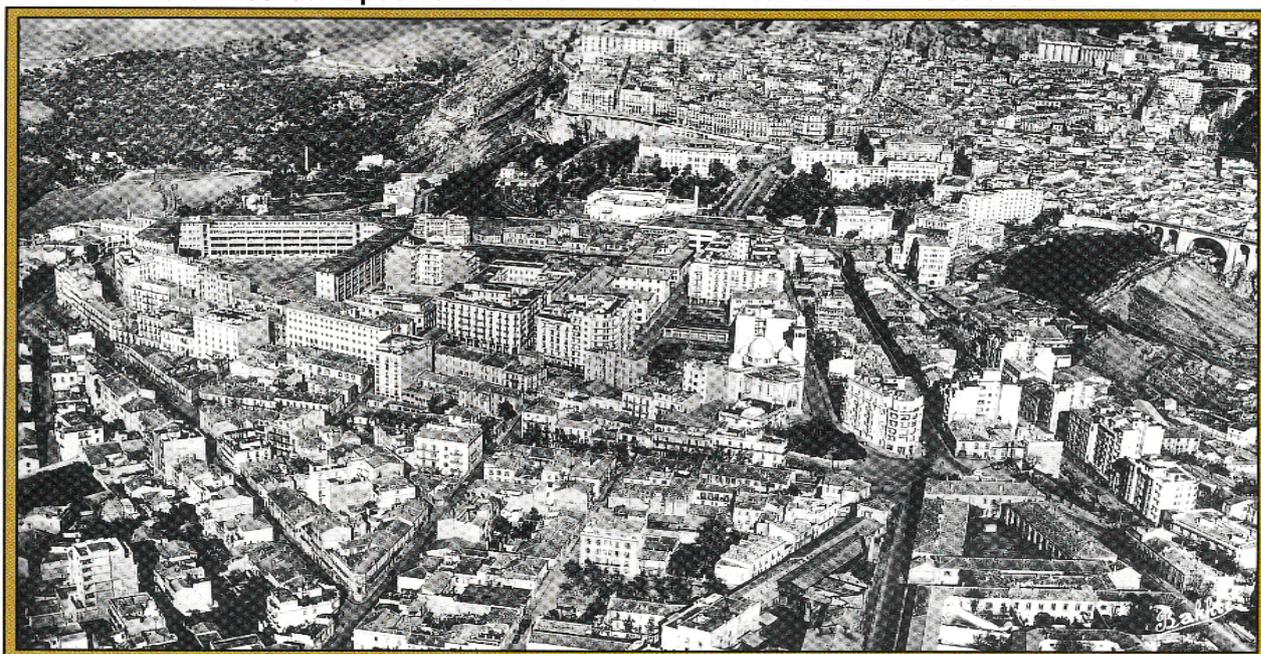
Cette motivation économique visée par l'Europe particulièrement la France coloniale, bénéficiant d'une stabilité monétaire à partir de 1871, certains pays européens demeurent de grandes puissances financières (Royaume-Uni, France, Confédération helvétique...). Cette hégémonie financière s'accompagne d'une prépondérance commerciale incontestable, favorisée par les innovations en matière de transport et de communications importantes par rapport à leurs colonies.

**Photo n°49. Montre l'intrusion de la ville coloniale dans la médina**



**Source : Archives Wilaya de Constantine**

**Photo n° 50. Juxtaposition des deux villes : la médina et la ville coloniale**



**Source : Carte postale de la ville de Constantine**

L'économiste français libéral Paul Leroy-Beaulieu, auteur en 1874 de la colonisation chez les peuples modernes, écrit en 1889 : «Il n'est ni naturel, ni juste, que les civilisés occidentaux s'entassent indéfiniment et étouffent dans des espaces restreints, qu'ils s'y accumulent les merveilles des sciences, des arts et de la civilisation, et qu'ils laissent la moitié peut-être du monde à de petits groupes d'hommes ignorants, impuissants, vrais enfants débiles, clairsemés».

Mais il a fallu diriger, voire imposer, l'émigration vers les colonies. Sauf pour une minorité à laquelle les colonies offrent des possibilités de promotion civile ou militaire, la plupart de ceux qui tentent l'aventure sont des indésirables (bagnards, révolutionnaires en fuite, chômeurs) : le cas de l'Algérie française est à cet égard exemplaire ; l'Australie, aussi, a été initialement (18ème siècle), la terre d'accueil de criminels déportés.

La réalisation d'une grande voie à grande communication pour les différents transports, le tracé du génie militaire et celui des ponts et chaussées est choisi par les ingénieurs des deux parties soit la gare du chemin de fer projeté se trouve près de l'ancien pont El Kantara sur la rive droite du Rhummel. Dans l'état ce point n'est pas directement accessible par des voies carrossables.

Le service des ponts et chaussées a conçu le plan d'établir la communication entre Constantine et la gare un projet de pont et de rue. Il existe deux rues classées comme rues de grande voirie, la rue Rouaud et Perrégaux qui conduisent de la porte de la brèche à la place El Kantara. Et par ricochet, l'émergence de quartiers arabes de part et d'autre.

Manifestement cette percée est pensée en termes de continuité de parcours et de liaison entre les deux « *extensions* » coloniales (Bab El Kantara et la Brèche, (Photo n°51) mais aussi en termes de séparation du tissu ancien.

Photo n°51.

La percée Haussmannienne traversant le cœur de la médina, masque la celle-ci



Source : Archives Wilaya de Constantine

## V-5 Les moyens de communication

La topographie rend difficile la continuité urbaine et le fonctionnement de l'ensemble urbain. (Photo n°52) La liaison des deux rives s'est faite par les décisions relatives à la construction des ponts allant de la ville aux faubourgs et à la gare, des nouveaux chemins vicinaux et les tramways.

### V-5-1 Les ponts

#### a- Pont d'El Kantara

L'actuel pont d'El Kantara, nom arabe appliqué d'abord à un ouvrage antique, puis à un ouvrage turc (Salah Bey, 1792) établi au même endroit, date du second empire (1860-1863). Long de 127 m 50 et élevé à 125 m au-dessus du Rummel, il se compose de deux piles de maçonnerie reliées en leur milieu par des arches de fonte de 56 m. Le premier pont d'El Kantara (photo n°53), bâti sous Antonin au milieu du deuxième siècle, servait à la fois de moyen de communication entre les deux rives et d'aqueduc pour alimenter la ville en eau, dans une situation d'impasse.

Le pont, reconstruit par l'Etat, est remis en circulation après 1864. Mais depuis, le conseil a opté pour son renforcement par trois autres pour améliorer la communication entre la ville et les faubourgs et pour parer à un éventuel écroulement si cela venait à se produire.

Par suite de nouveaux rapport du gouverneur général prescrivait par dépêche du 9 Août 1865, de reprendre les premières opérations, à cette époque le Sieur Chaume étant absent et n'ayant laissé personne pour le représenter, les opérations n'ont pu commencer jusqu'à son retour à Constantine. Les prétentions soulevées par le Sieur Chaume rendaient les transactions difficiles et la dépêche de Mr le gouverneur

**Photo n°52. Rue Nationale : superposition de deux trames**



**Source : Un héritage trop lourd, n° 66, 2004, par Benjamin Stora**

général en date du 28 Octobre dernier est venue interrompre tout travail d'échange en interdisant ce genre d'opération.

Il résulte de cet exposé, que le Sieur Chaume a une première fois consenti à un échange; que cet échange, d'abord refusé a été depuis autorisé par le gouverneur général; que le Sieur Chaume a depuis modifié ses propositions et qu'enfin la transaction a été interdite. « Nous sommes, du reste, pour partisan de ce mode de transaction qui entraîne des lenteurs nuisibles aux constructions d'un pont d'el kantara situé sur l'oued Rhumel » (ravin de Constantine) à la traversée de la route nationale n°3.

La route nationale n°3 de Stora à Biskra, franchit l'oued Rhumel à la sortie de Constantine, au moyen du pont d'el kantara formé d'une arche en fonte de 56 mètres d'ouverture. Cet ouvrage situé à 120 mètres au-dessus du ravin, qui forme le lit du Rhumel en cet endroit, est difficilement accessible et ne peut par suite être visité ou réparé sans faire courir des dangers sérieux aux ouvriers ou agents préposés à son entretien. Pour remédier à cette situation, le service des ponts et chaussées se propose d'exécuter à l'intérieur même du pont, une passerelle en fer dite de visite.

**Photo n°53. Pont de Bâb El Kantara avec les deux portes, débouchent sur la rue Nationale, et rue thiers**



**Source : Carte postale de la ville colonial**

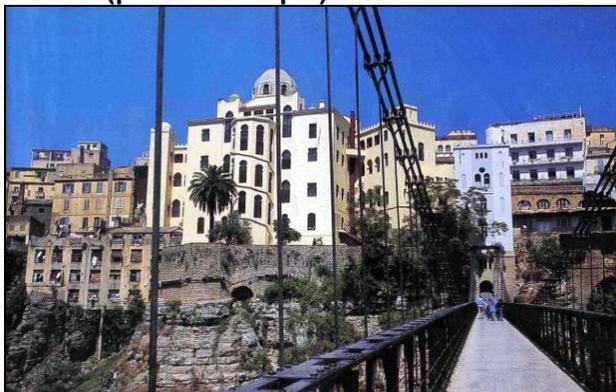
En 1856, le conseil municipal a décidé, en accord avec le génie militaire, l'amélioration de l'entrée et de la circulation par le remplacement des deux arceaux par un seul arceau unique, à la porte El Kantara, laisserai une aisance suffisante à la circulation, et l'alignement des deux portes extérieure et intérieure l'une derrière l'autre.

Cependant sa rupture, survenue le 18 mars 1857, a privé la ville d'eau potable et l'a mise Malgré les grosses réparations que le pont El Kantara a subies, le service des ponts et chaussées mentionnait son mauvais état technique et prévoyait en 1889 la réduction de son encombrement par l'interdiction du passage aux chargements de plus de 10 tonnes<sup>11</sup>.

### **b- Le Pont Perrégaux :**

Le plan d'alignement et de nivellement de Constantine de 1850 projetait un pont de la place El kantara, que le conseil municipal déplaçait à l'intersection des rues nationales et Perrégaux. C'est de cet endroit qu'une association<sup>12</sup> proposait à la ville, en 1888, un pont en pierre qui devait franchir le ravin pour aboutir en face de la gare aux marchandises<sup>13</sup>.

**Photo n°54 : Vue sur la passerelle Mellah ex : Perrégaux permet aux piétons de rejoindre la Médina (pont métallique)**



**Source : Constantine, la ville des ponts, par Bendjamin Stora n° 69, 2004.**

La ville a accueilli favorablement l'idée d'un deuxième pont en pierre en raison de l'état technique du pont El Kantara et pour procurer du travail à la classe ouvrière. Quant aux entrepreneurs, ils ont un intérêt à construire le pont : leurs propriétés situées sur la rive droite se vendraient facilement et acquerraient une substitua à ce pont en pierre un pont métallique (photo n°54), plus-value.

En 1858 l'ingénieur Le Brun Virloy, présenté à la commune par le directeur de la compagnie Anglo-Française qui a entrepris la construction du chemin de fer de Philippeville à Constantine, proposa l'édification d'un pont en fer en remplacement de celui d'El Kantara. Apparemment, c'est un projet plus économique, mais il ne règle pas les problèmes des élus<sup>14</sup> qui veulent procurer du travail le plus tôt possible aux ouvriers pour les retenir et éviter le dépeuplement de la ville.

Cette deuxième solution est moins avantageuse pour la commune, car la subvention réclamée est plus importante, l'exécution du pont ne commence que dans deux ans, et parce qu'un pont métallique suppose l'importation des fournitures d'Angleterre ou de Belgique et la réduction de la main d'œuvre qui se limiterait à la pose et à l'ajustement ; elle est rejeté par treize voix contre dix<sup>15</sup>.

### **c- Le pont Sidi Rached**

Rapport du colonel Peret directeur du genie, au sujet de la dite voie.

En transmettant le procès-verbal de conférence mixte du 20 aout 1904, le directeur croit devoir insister sur la nécessité d'organiser des moyens de défense assez sérieux pour interdire à l'ennemi le passage des nouveaux ponts à créer sur le Rhumel. Depuis la pointe Sidi Rached, jusqu'au pont d'El Kantara, il n'existe actuellement aucune fortification, la place y étant naturellement défendue par les escarpements infranchissables du Rhummel. On propose de créer sur le Rhummel deux passages nouveaux, un pont au niveau de la route de Batna, et à une vingtaine de mètres au-dessous, une passerelle aboutissant au chemin vicinal n°2, et cela en un point où il n'existe aucun moyen de défense.

Si Constantine était encore considérée comme une place de guerre, le directeur aurait hésité, malgré l'utilité incontestable de ce travail pour la ville de Constantine, à émettre un avis favorable. Mais d'après le plan, Constantine n'est plus qu'une place de garnison devant résister seulement à une attaque indigène. Dans ces conditions nouvelles, le projet paraît pouvoir être autorisé, mais à la condition de prendre les mesures nécessaires pour assurer la défense contre les indigènes. « Ce serait une mesure tout à fait insuffisante que de se borner à ménager des coupures dans le pont et la passerelle ; il faut qu'on puisse diriger sur ces points ». Archives militaires Paris.

Le maire était pour l'adoption du projet de pont en fer, dont les assises en maçonnerie nécessiteront des charpentiers, des maçons, des tailleurs de pierres. Mais il n'arrivait pas convaincre la majorité du conseil : « croyez vous aussi qu'il soit de bonne économie politique de laisser échapper cette occasion qui permettra avec un petit débours de procurer du travail pour longtemps aux classes laborieuses alors qu'actuellement vous vous creusez le cerveau pour arriver à faire confectionner quelques centaines de métier de trottoirs » 1890. En 1900, le conseil municipal a projeté l'ouverture d'une voie de communication entre le Coudiat-Aty et la gare avec la construction d'un pont sur le Rummel<sup>16</sup>.

Le service des ponts et chaussées de la circonscription de Constantine, chargé d'étudier ce projet, présenta quatre avant-projets. Le premier a été élaboré par l'ingénieur Danjon (1889), et les trois autres par l'ingénieur en chef Godait, trois traversent la ville basse par une voie en la coupant en deux pour franchir ensuite le Rummel, soit à partir de la place Perrégaux, soit au dessus de la pointe de Sidi Rached.

Ils ont été écartés par le conseil municipal pour deux raisons se rapportant essentiellement à la conservation et au dépeuplement du quartier arabe.

-Le quartier indigène, seule partie orientale restant encore à Constantine, serait coupé en deux par une voie qui en détruirait le cachet et qui atteindrait les indigènes dans leurs mœurs et leurs coutumes.

-En coupant le quartier indigène en deux tronçons par une voie de 10 m de largeur, on provoquera l'exode d'une partie de la population indigène, fait qui a été constaté lors de l'ouverture de la rue Nationale; ce qui amènerait le dépeuplement d'une partie de la ville.

Par contre, le conseil a retenu l'un des projets de Godard qui n'ébrèche que peu de maisons arabes comprises entre le dispensaire et le Rummel et évite les expropriations dont il redoute toutes les conséquences. L'avant projet a l'avantage de desservir les tramways et les chemins de fer départementaux.

**Photo n°55 : Vue Sur le pont de Sidi Rached en cours de réalisation**



**Source : Carte postale de la ville coloniale en cours de construction**

Une double voie de 12 m de large longe à partir de la porte Djebia, la crête du rocher et franchit le Rummel avec une arche (photos n°55-56) en maçonnerie et à la pointe de Sidi Rached<sup>17</sup>. Le tracé par de la halle aux grains, point de jonction des routes nationales n°5 et n° 3, dessert la gare terminus des chemins de fer départementaux projetés

parallèlement le boulevard de l'ouest et le mur de fortification et coupe une petite partie du quartier indigène sur 100m de longueur et à 60m environ de la pointe extrême de sidi Rached, traverse l'Oued Rummel sur un pont composé d'une arche en maçonnerie et d'un viaduc métallique pour arriver à une courbe de 100 m de rayon à son point terminus sur l'accotement de la route nationale n° 3 de Stora à Biskra.

**Photo n°56 : Vue sur le pont de Sidi Rached**



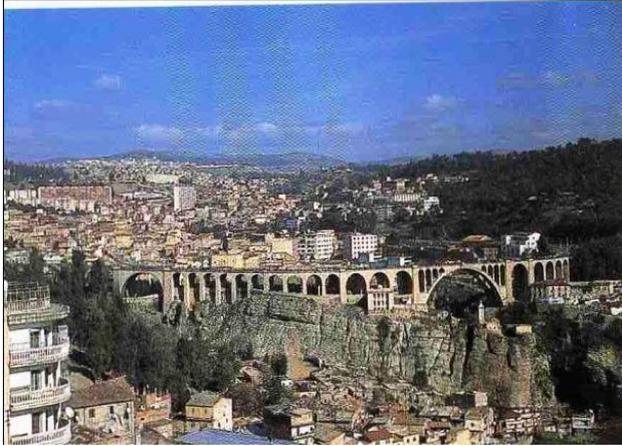
**Source : Archives de la Wilaya**

La voie aura 1004.50 m de long, une largeur totale de 12 m comprenant une chaussée de 8 m de largeur et 2 trottoirs de 2m chacun ce qui permet d'y établir deux voies ferrés pour le chemin départemental et les tramways électriques. Après l'approbation du tracé général par la ville, le département et la population, la Municipalité, Morinaud, Maire de

Constantine demande au gouverneur général d'ordonner les études définitives tout en rappelant qu'elle ne veut à aucun prix d'une "voie-pont"<sup>18</sup>, qui éventrerait la ville arabe et nuirait aux meurs et aux habitudes des indigènes. Ainsi l'administration supérieure doit opter pour une variante qui met en valeur les constructions traditionnelles et le site, « que les indigènes soient complètement préservés contre la curiosité des passants, et adopter

une combinaison qui, tout en donnant satisfaction aux indigènes ne soit pas de nature à compromettre la beauté de l'ouvrage<sup>19</sup>» (photo n°57).

#### **Photon°57 du pont de Sidi Rached**



Quelques années plus tard, le pont en maçonnerie est réalisé par l'entrepreneur Vite et l'ingénieur Faron. Il a été inauguré le 19 avril 1912, le même jour que le pont de Sidi M'cid, 447m, considéré l'un des plus beaux pont au monde.

**Source : Constantine, ville des ponts, par Benjamin Stora, n°69, 2004.**

#### **d- Pont Sidi M'cid**

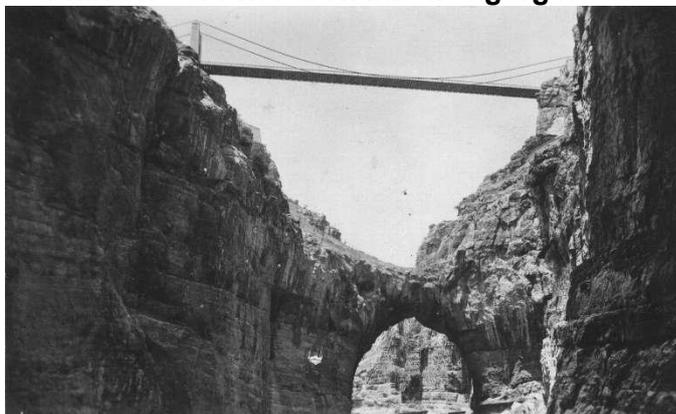
Le projet qui fait l'objet de la conférence sur l'initiative de Gadreau, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées et Morinaud, maire de la ville de Constantine, a été entendu à titre consultatif, dans le but de relier directement les quartiers hauts de la ville, de Constantine au plateau de l'hôpital civil par la construction d'un pont suspendu sur le Rhumel. La nouvelle voie à ouvrir part de l'extrémité de la rue Damrémont, classée par le conseil général dans sa séance du 19 octobre 1906 comme prolongement du chemin de grande communication, tourne dans la direction du Nord, passe devant le Gymnase, traverse la maison L dite « du Ravin » appartenant au service du génie et franchit le Rhumel à l'aide d'un pont suspendu du système Arnodin, de 164,30 mètres de portée d'axe en axe des piles.

De là elle se dirige vers l'entrée de l'hôpital civil en contournant en partie cet édifice et en se maintenant à flanc de coteau. Le service des ponts et chaussées, chargé de l'exécution des travaux prendra toute les précautions nécessaires pour que l'établissement dans le sous-sol des terrains servant d'assiette à l'arsenal de l'artillerie, de la chambre d'ancrage et des galeries qui y aboutissent, ne provoque aucune dégradation aux bâtiments et aux terrains de l'arsenal ; il fera réparer immédiatement et à ses frais les dommages qui, résultant des travaux viendraient à se produire, soit au moment de la

construction, soit à une époque ultérieure. Gadreau, ingénieur ordinaire des ponts et chaussées ; suivi les instructions qu'il a reçues pour procéder à l'examen du projet de construction d'un pont suspendu sur le Rhumel à l'extrémité de la rue Damrémont à Constantine.

La rue Damrémont aboutit au boulevard de Belgique, qui domine le ravin du Rummel et à l'extrémité duquel se trouve le beau pont suspendu de Sidi M'cid, jeté sur la sortie des gorges du Rummel. Cet ouvrage, construit en 1912 par l'ingénieur Arnodin, et qui relie la pointe de la Casbah aux pentes de Sidi M'cid, mesure 168 m de longueur ; la hauteur du tablier au-dessus du Rummel est de 175 m. Du milieu du pont (photo n°58), la vue est des plus impressionnantes sur le ravin ; en aval elle s'étend sur les cascades, les moulins Lavie et un vaste horizon.

**Photo n°58. Prise d'en bas des gorges**



Source : Archive Bibliotheque de la Wilaya

On remarquera, sous le pont, un étroit et vertigineux sentier qui, partant de la dernière voûte aval (à gauche) du Rummel, va se perdre près de la grotte aux Pigeons. Ce serait cette voie qu'aurait utilisée, en 1837, une poignée de volontaires pour s'introduire dans la Casbah par une ancienne porte romaine

(dite du Vent), condamné aujourd'hui, qui permettait de descendre de la Casbah aux moulins Lavie, et qui auraient ainsi pris à revers les défenseurs de la Casbah pendant que l'assaut se donnait sur l'emplacement de la place de la Brèche. A l'entrée du pont, à gauche, s'ouvre le boulevard de l'Abîme.

En 1890, Souleyre, ingénieur des ponts et chaussées présente au maire un projet qui consistait à établir un pont sur le ravin, en face de la rue Damrémont à 170m au dessus du Rummel pour annexer la ville au plateau de Sidi M'cid et élever des maisons de plaisance, lycée de jeunes filles et école normale de filles sur les terrains du collègue

**Photo n°59. Vue du pont Sidi M'cid**



Source : archives Commune Constantine

Franco-arabe concédés à l'hôpital civil. L'idée soumise au conseil la renvoie à l'examen de la commission des travaux, qui en raison de la hausse considérable subie par le fer et l'acier, la relègue à l'Etat en espérant qu'il la retienne parmi l'ensemble des grands ponts métalliques du département.

## **V-5-2 Les tramways électriques**

Le chef du génie a eu connaissance du projet de la municipalité en décembre 1901, d'établir un réseau de tramways électriques, mais il n'a pas été prévenu officiellement, comme il est semble-t-il, d'usage, quand un département de l'Etat est intéressé, que ce projet était soumis à l'enquête. Le chef du génie n'a donc pas trouvé plus tôt l'occasion de présenter les réserves. Mais il ne lui semble pas d'ailleurs que ces réserves ne soient pas à leur place dans ce document, ainsi que le pense l'ingénieur des ponts et chaussées. C'est en effet le cas prévu par l'alinéa 6° du 1<sup>er</sup> de l'art.3 du décret du 8 septembre 1878. (Archives militaires Paris). Le tracé de la voie devant le magasin à orge, ne peut être conservé tel qu'il est proposé sans des travaux importants indiqués dans l'avis du chef du génie, et modifiant la situation du magasin.

De plus, il s'agit aussi de porte à percer dans le mur de la fortification, c'est-à-dire d'une question de défense. Il résulte d'ailleurs des observations du Maire et de l'avis de l'ingénieur des ponts et chaussées, que la voie sera déviée de manière à éviter ces travaux. Tout en préférant cette solution, il y a lieu de reconnaître que la Place Nemours ou de la Brèche est présentement bien encombrée et qu'il y aurait plutôt avantage à ce que le service se fît du côté Ouest du magasin. Le service des Subsistances, consulté par le chef du génie, jugeait cette solution satisfaisante. Quant à l'inconvénient d'ouvrir une nouvelle porte dans la fortification, il a peu d'importance eu égard à la coupure de 50 mètres dans le mur d'escarpe, laquelle commence précisément à partir du magasin à orge, c'est-à-dire à quelques mètres de la porte projetée.

D'autre part, le percement de la nouvelle ouverture, l'escarpe a 6,50 m de hauteur. Il resterait donc 4,50 m au-dessus de l'escalier qui est nécessaire pour racheter la différence entre le terrain extérieur et le terrain de la cour du magasin. En outre, on peut faire un escalier susceptible d'être enlevé rapidement au moment du besoin.

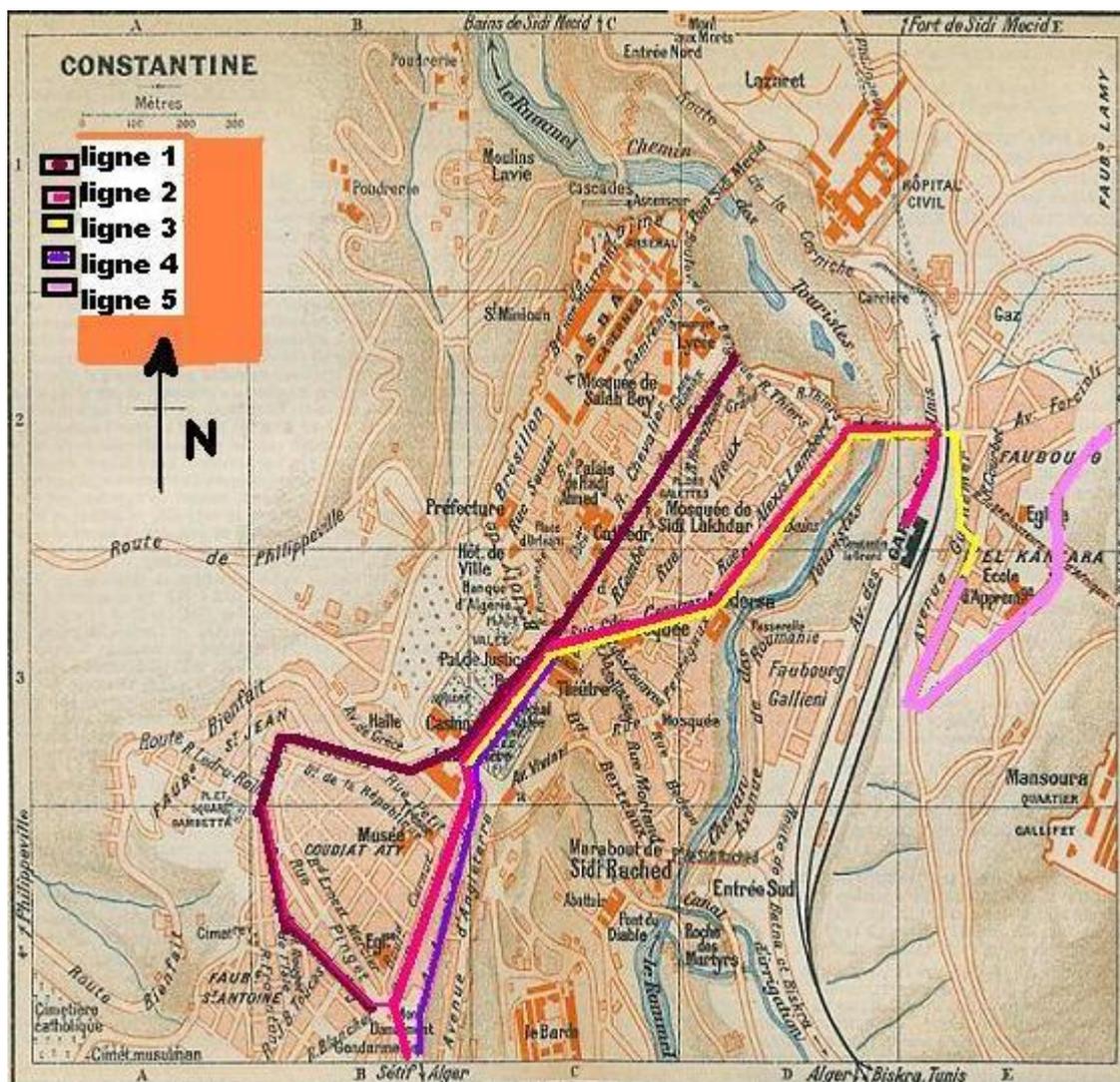
Enfin, le mur longeant la façade Ouest du magasin peut être efficacement battu du chemin de ronde situé au Nord et du bastion situé au Sud. Le chef du génie n'est entré dans ces détails que pour justifier la proposition qu'il avait émise à titre éventuel. Mais il semble finalement qu'il ne sera pas fait d'opposition au déplacement des voies du réseau.

Ligne n°1 du boulevard de l'est au boulevard Victor Hugo, près de la pyramide Damrémont par les rues de France, Caraman, la place Nemours, l'avenue des squares, la rue Séguy Villevalleix, le boulevard Victor Hugo, longueur approximative 1860m ; ligne n°2 : de la gare des voyageurs au boulevard Victor Hugo et Bellevue, près de la place Gambetta, par le pont et la porte El Kantatra, la rue national, la place Nemours, l'avenue des squares, la rue Rohault de Fleury et le boulevard Victor Hugo ainsi que Bellevue, longueur approximative 2340 m ligne n°3: du faubourg d'El Kantara (extrémité de la rue Rivière) à la halle aux grains par le pont et la porte E! Kantara, la rue Nationale, la place Nemours, l'avenue des squares, longueur approximative 11929 m ligne n°4, de la place Nemours au camp des Oliviers longueur approximative 1200m, et éventuellement ligne n°5 du faubourg d'El Kantara (extrémité de la rue rivière) au plateau du Mansourah, longueur approximative 1300m (fig. n° 28).

Le maire Mercier a été autorisé à traiter en 1897 avec l'industriel Alexandre Grammont pour la réalisation et l'exploitation d'un réseau de tramways électriques confortable, rapide et économique, qui devait desservir toute l'agglomération. Grammont exige de la ville une cession temporaire ( de 75 ans) de quatre à cinq hectares de terrain pour l'installation de son usine et des chutes d'eau du Rummel pour la production de l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement des voitures et à l'alimentation des habitations et des industries locales.

La maison de cet industriel, domiciliée à Pont de Chéruy (Isère), a été choisie pour les moyens dont elle disposait et pour ses expériences<sup>20</sup>. Elle possédait quatre usines où elle fabriquait tout ce qui lui était nécessaire pour ses travaux et construisait et exploitait les tramways dans des villes, telles que : Besançon, Limoges, Dijon, St Etienne.<sup>21</sup>

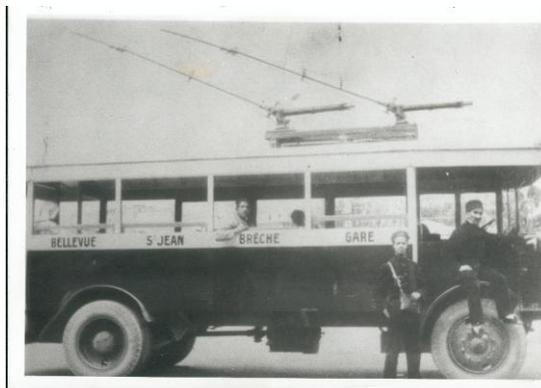
Fig. n° 28 Carte d'itinéraire du transport en commun de la ville et ses extensions



Source : Bibliothèque Nationale de Paris, 1951, réseau établi par l'auteur

Photo n°60. Transport public

Aussi a-t-elle été privilégiée pour les avantages qu'elle offrait à la ville, qui récupérera ses terrains et deviendra propriétaire de l'usine et des machines à l'expiration des travaux. Le réseau de voie dit à ornière, de deux rails de 1 mètre de largeur chacun, empruntait les voies publiques, avec les voitures servant au transport ne



Source : Archives Wilaya de Constantine

dépassant pas 2 m 30 de largeur (photo n°60). Il comprenait l'installation de cinq lignes partant du lycée à la pyramide par le faubourg St Jean, de la gare au faubourg St Jean par la pyramide, du faubourg El Kant ara à la Halle aux grains, de la place Nemours aux camps des Oliviers et éventuellement du faubourg El Kant ara au Mansourah.

Le Projet de création n'a pas abouti malgré la levée des réserves gouvernementales par l'ingénieur Koszul de la société des tramways, et qui concernaient le tracé de la voie (la position de la voie dans la rue Nationale, la suppression des lignes qui empruntent les rues de France et Caraman). Le pavage des voies ferrées et le déplacement des conduites d'eau et de gaz. Il a été bloqué tant que la municipalité n'aurait pas justifié la nature des profits, autres que les produits des tramways, que le concessionnaire tirerait de l'utilisation des chutes du Rummel.

### **V-5-3 Les chemins vicinaux**

Des projets de chemins vicinaux ont été dressés par le service des ponts et chaussées pour assurer l'accessibilité de l'ensemble du territoire communal.

Le réseau adopté relie les quartiers en formation et facilite l'accès à la ville, aux propriétés rurales et aux industries (des chaux hydrauliques du Chettaba et des plâtreries, les briqueteries, carrières d'argiles). Dans un intérêt touristique, il permet de découvrir la vallée du Boumer Zoug et du Hama.

La commune de Constantine se propose de prolonger le chemin vicinal ordinaire sur une longueur de 170 mètres environs, de façon à le faire aboutir au «camp des oliviers». Ce prolongement doit se faire dans la direction générale de la piste qui conduit de l'extrémité du chemin déjà fait à l'entrée même du camp des oliviers. La nouvelle route comportera une plateforme de 6,00 m de largeur, un fossé de 1 m de largeur en gueule et une banquette en terre mesurant environ 1,60 m d'empâtement au niveau de la plateforme.

L'emprise des travaux empiète sur des terrains militaires dépendant du fort de Bellevue et du camp des oliviers. Le chemin est assez fréquenté et le travail projeté comblera une lacune nuisible à la sécurité de la circulation.

Pour le chef du génie, le projet présenté, ne vise que la régularisation de l'état du chemin, car il existe déjà sur l'emplacement une piste qui pénètre sur la lisière des terrains militaires dépendant du fort de Bellevue sans intéresser, la zone extérieure de la fortification de cet ouvrage.

C'est pourquoi le chef du génie estime que l'exécution du projet ne changera rien aux conditions affectueuses du site au point de vue de la défense, et il conclut qu'il n'y a pas lieu de s'opposer à cette exécution.

Le maire de Constantine insiste pour que le projet puisse être mis à exécution le plus tôt possible et demande la cession gratuite à la commune des terrains militaires tombant dans l'emprise du chemin, la parcelle ainsi englobée d'une surface restreinte n'ayant aucune valeur marchande. Examiné en conférence mixte, ce projet a donné lieu à un avis favorable des services du génie et des ponts et chaussées. De son côté, le maire de Constantine a insisté pour qu'il puisse être mis le plus tôt possible à exécution, en demandant la concession, au profit de la commune, de la bande de terrain militaire devant servir au prolongement du chemin. Les travaux qui font l'objet, peuvent être autorisés, sans inconvénient pour la défense. (Archives militaires de Vincennes, Paris).

## **V-6 Articulation et raccordement des places**

Une fois que le pouvoir municipal a marqué les nouvelles limites de la ville et démolit les remparts, il reprend la ville en main par les opérations de revalorisation et d'amélioration de l'espace public présentées sous l'intitulé de « projet d'utilité et d'embellissement ». L'ensemble de l'espace public, de la place Lamoricière à celle de la brèche, rappelle le passé glorieux des conquérants et devient le haut lieu de théâtralité du conseil municipal. Il est situé entre deux points stratégiques, celui de l'attaque et celui de l'ébranlement de l'enceinte. Le point de départ reçoit la Halle aux grains, l'allégorie de la colonisation, où sont rassemblées les denrées de la province et mis en communication avec Philippeville puis avec plusieurs ports européens.

Le point d'arrivée est la Brèche, la place d'armes, qui a subi plusieurs agrandissements améliorations et s'est entourée d'édifices municipaux. C'est là que s'effectuaient les cérémonies officielles de remémoration et de commémoration.

L'isthme est réapproprié par, les plantations d'arbres selon la trame orthogonale dans un premier temps puis par les monuments de commémoration dans un deuxième temps. L'aménagement de cet espace public s'effectue par plusieurs projets d'embellissement et de raccordement, guidés par les notions de régularité, de symétrie et de perspective, où sont disposés les monuments.

#### **a- L'esplanade Valée :**

Le conseil municipal demande en 1863, au service du génie la location de l'esplanade Valée. Ce dernier, pour éviter les dépenses afférentes à l'entretien et aux plantations, accepte la location pour un bail de 9 ans renouvelable. En 1863, dans l'intérêt de la salubrité publique, la commune est locataire de terrains connus sous le nom de l'esplanade Valée, situés dans la zone de servitude militaire, ils s'étendaient du pied du mur de l'enceinte jusqu'aux routes de Sétif, de Batna et de Philippeville et séparaient la ville des faubourgs.

Le conseil municipal s'opposait à leur acquisition par des particuliers même après leur déclassement, puisqu'il a déclaré leur utilité publique pour l'exécution des travaux de voirie et d'embellissement de la ville. Dans cette optique, il vote la création des squares de l'esplanade Valée et la plantation d'arbres qu'il considère comme projet de « *haute utilité publique* » dans un pays chaud et dans une ville à configuration particulière, caractérisée par l'absence de place<sup>22</sup>.

L'histoire des projets des squares Valée et de la République met en exergue les différents travaux d'aménagement qu'ont subis ces lieux de promenades publiques, constamment renouvelés et rehaussés par les monuments commémoratifs et des plantes rares et étiquetées. Ils sont séparés par une allée appelée l'allée des squares et plus tard l'avenue Lamoricière. Elle, est d'abord raccordée à la place, sur laquelle donne la Halle et où se dresse la statue Lamoricière, aux rues et aux routes qui y aboutissent puis élargie, bordée de trottoirs carrelés et, de plantations.

#### **b- La place Nemours**

La place Nemours, connue sous le nom de la Brèche, fut la renommée de la ville. Entrée et centre à la fois, de la ville coloniale, elle a joué un rôle premier dans son urbanisation. Les interminables interventions d'agrandissement et de régularisation,

menées par le service de la voirie et les divers projets élaborés par le service de voirie, expropriation de la place Nemours 1866, le raccordement de la place avec les rues Caraman et Nationale 1870-1872, projet de déplacement de la porte 1880, projet de démolition-nivellement de la place 1881, projet de rectification de la place Nemours et son embellissement 1882, projet d'aménagement de la place Nemours 1903, sont parachevées par la construction du théâtre et du marché aux légumes<sup>23</sup>.

À l'expropriation des propriétés privées d'un îlot destiné à être démoli et au reculement du mur d'enceinte pour l'édification des équipements programmés. Le raccordement de la place avec les rues pratiquées dans la vieille ville est entrepris au fur et à mesure que celles-ci subissaient les alignements et les nivellements dressés par le service de la voirie.

### **c- La place Gambetta**

Le processus d'unification et d'embellissement de la ville se poursuit par le raccordement des boulevards et rues et la création de place. En 1895, le conseil municipal adopte un projet d'ensemble pour le nivellement de la place Gambetta au faubourg St Jean et la création d'un square au même emplacement. L'aménagement du jardin, étudié par l'architecte Famelard, place la statue Gambetta au centre de la plate forme et l'encadre de chaque côté par une corbeille elliptique.

C'est ainsi que l'architecte Voyer décrit le projet : une clôture en treuille mécanique entourait le rectangle à aménager en square, ainsi qu'une bordure d'acacias ; une haie de thuyas serait plantée sur les deux côtés bordant la voie publique, les massifs seraient complantés d'arbres et arbustes à feuilles persistantes, tels que les troènes du japon, crataegus, néfliers du japon, fusains, lauriers divers et eucalyptus ; ils seraient entourés d'une bordure de buis. Les corbeilles seraient garnies de rosiers de fleur, avec un araucaria au centre.

### **d- La place des martyres**

Ainsi les données des paysage urbain sont ramenées à un récit dont l'observateur effect l'argent. Cela permet de classer les lieux qu'il traverse en fonction de leur charge sémantique et de voir comment ces lieux s'appellent, se renvoient, se complètent : distorsion, « *espaces-nœuds* » représentés par les places et « *espaces intercalaires* » représentés par les squares.

### **e- La place Paul Molière (El Adjabi actuel)**

Se situe sur la rue Georges Clemenceau, la médersa de style néo-mauresque, en montant à la grande mosquée, l'école Paul-Berl (filles musulmanes).

La grande mosquée est construite sur l'emplacement d'un temple antique. La façade est moderne. L'intérieur, médiocrement vaste, offre un vaisseau à peu près carré, divisé en six nefs par des colonnes celles-ci, dissemblables de forme et de hauteur, supportent des arcades sur lesquelles est posé un plafond à poutres apparentes ; quelques unes, notamment celles que l'on voit à droite et à gauche du mihrab, avec chapiteaux corinthiens, sont des fragments antiques. Sur le soubassement de la galerie Ouest, inscription arabe de 618 de l'hégire (1221 après J-C).

S'ouvre au milieu de la rue Georges Clemenceau, où prend naissance, à droite, la rue Saïd Ben Tchicou (ancienne rue Perrégaux), artère maîtresse qui traverse l'un des quartiers les plus curieux de la ville basse, passe devant une mosquée et un bain maure, et aboutit sur l'avenue Viviani. A droite, l'ascenseur donne accès, à la passerelle, Perrégaux longue de 125 m, qui enjambe le Rummel et permet aux piétons de gagner directement le faubourg Gallieni et la gare ; vues impressionnantes en amont et en aval; vers le fond du ravin, vestiges de constructions antiques. A l'extrémité de la rue Georges Clemenceau se trouve le pont d'El Kantara (vue intéressante en amont et en aval) et l'une des entrées du chemin des touristes.

## **Chapitre VI : Ajustement et adaptation de la ville coloniale**

### **• Introduction**

Nous tenterons de restituer le projet d'ajustement et adaptation de la ville colonisée ; qui est fondée sur l'analyse des plans d'alignements et de nivellements de la ville de Constantine, des ouvertures et percements des rues, Nationale, Grand et Constantin et de la restructuration de l'îlot de la place et la demeure du Bey, la typologie et morphologie du centre la brèche, puis l'impact de la ville coloniale sur la ville traditionnelle, toujours sur la base des sources du conseil municipal. Selon Brooks (2003), « le concept d'adaptation culturelle est circonscrit aux médiations des hommes avec l'environnement naturel dans lequel ils vivent. La faculté d'adaptation remarquable de l'espèce humaine découle de sa capacité d'apprentissage et d'accumulation du savoir au-delà des limites de l'expérience personnelle ».

La reconstitution de l'histoire de ces projets, à différentes échelles, dévoile les pratiques du pouvoir civil qui comptait faire « *la ville sur la ville* » en la transformant et en l'adaptant à ses besoins. Elle met en évidence les processus de production, les mécanismes (acteurs, moyens) et les logiques spatiales qui les sous-tendent. Elle montre aussi comment une municipalité, qui combat un scénario de tracé ou l'emplacement de la gare ferroviaire, subit les conséquences de raccordement, d'exhaussement ou abaissement de niveau et les faire subir à son tour à la population.

(Smit et Wandel 2006), « distinguent également différentes modalités d'adaptation, comportementales ou technologiques. Cependant, bien que l'innovation soit une composante critique de la faculté d'adaptation sociale la recherche met aussi l'accent sur les caractéristiques systémiques du processus, les trajectoires territoriales, la dépendance aux conditions préexistantes et les processus auto-organisateur ». « *Ainsi, les acteurs s'adaptent-ils et, simultanément, tentent activement de remodeler le paysage* » (McLaughlin et Dietz 2006). Au 19<sup>ème</sup> siècle, la configuration spatiale de la médina apparaît comme un véritable obstacle à tout « *progrès* ».

Présentée comme étant la ville opaque, fermée, chaotique, insalubre, elle est rejetée par le pouvoir colonial qui procède à sa transformation et à son adaptation à leur style européen. Ce projet, s'inscrit dans une longue durée et implique de multiples opérations d'expropriations, de réaffectations des constructions à d'autres usages (emprunt, substitution, division, juxtaposition...), de découpages de la ville colonisée, de substitutions du tissu européen au tissu traditionnel par le percement et l'ouverture de rues, et d'articulation des places et des rues avec les effets de perspective et le principe de mise en scène des monuments.

Toute décision d'alignement s'est traduite par l'emboîtement de deux actions, transformation et adaptation, qui s'effectuaient au nom des impératifs sanitaires et des besoins de la circulation. Sitôt la ligne droite tracée, les maisons « *tombant dans la voie* » disparaissent et un îlot naissant prend forme et s'associe à l'espace à la française. La ville transformée est faite essentiellement pour les colons européens qui ont revendiqué et réclamé fermement une politique d'assimilation. « Le paysage qui émerge des transformations haussmanniennes à Paris, dès les années 1860, devient la référence

concrète de ce qu'il faut faire, et cette image de la "modernité" séduit »<sup>24</sup>. Ces expériences, importées et appliquées dans un contexte tout à fait différent, reproduit « *le modèle* » parisien ou bien métropolitain. Celui-ci incarne le symbole de la supériorité, de la puissance qui convient à l'esprit dominateur du colonisateur.

## **VI-1 Urbanisme de voirie**

Le développement des moyens de transport permet la séparation spatiale qui était auparavant en contiguïté. Ainsi, de nouvelles zones spécialisées de commerce et services (situés le long des axes d'entrée et de sortie de la ville) naissent ou se créent hors des centres urbains traditionnels, dans les nœuds centraux des périphéries urbaines (centralisations inverses) autour d'infrastructures de shopping, et autres regroupements de commerces et services. On observe en même temps le déclin de certains secteurs du centre traditionnel.

La localisation de ces agglomérations est justifiée par la bonne accessibilité en automobile. C'est la raison pour laquelle elles se trouvent proches des carrefours principaux, à l'intersection des rocade et des grandes voies radiales. Des rues à l'Européenne ont été percés, qui en ont modifié profondément la physionomie surtout dans la partie Ouest, entre la rue du Sergent P. Atlan, le boulevard Joly De Brésillons et la Casbah. Mais la partie Est et Sud-est, entre la rue du sergent P. Atlan et le ravin du Rummel, renferme encore de curieux quartiers indigènes, arabes, juifs qui subsistent à peu près intacts. Les logiques des tracés militaire et civil sont différentes mais complémentaires.

Si le premier tracé obéissait à des préoccupations relationnelles et sécuritaires, le second faisait place aux préoccupations économiques et spéculatives. La ville de Constantine (ancienne) : Établie de temps immémorial sur le Rocher, au Nord de la place de la Brèche, la cité proprement dite est parcourue par quatre artères principales (fig. n°29), orientées vers le Nord-est, qui prend naissance sur la place de la Brèche.

1- La rue Georges Clemenceau (rue Nationale), qui traverse des quartiers indigènes, lesquels ont conservé, notamment ceux de droite, une très grande originalité. A droite, les rues Abdellah Bey (où se trouvent les principales zaouïas) et Morland, puis les rues des Zouaves et Bedeau sont très pittoresques.

A noter, rue Georges Clemenceau : n° 20, la grande mosquée; n° 28, l'école Paul-Berl (filles musulmanes); n° 54, sur la place Molière, la médersa, de style néo-mauresque.

Au milieu de la rue Georges Clemenceau s'ouvre la place Paul Molière, où prend naissance, à droite, la rue Saïd Ben Tchicou (ancienne rue Perrégaux), artère maîtresse qui traverse l'un des quartiers les plus curieux de la ville basse, passe devant une mosquée et un bain maure, et aboutit sur l'avenue Viviani.

2- La rue Caraman : prolongée par la rue du Sergent Paul Atlan, très commerçante, aux abords de laquelle se trouvent la cathédrale, le palais Hadj Ahmed, la mosquée de Sidi Lakhdar, la mosquée de Salah Bey, ou de Sidi El Kettani.

A la décision de la colonisation, viens s'amorcer un programme pour contrôler le déploiement dans la ville de Constantine. C'est ainsi que trois attitudes furent possibles pour aborder la population, et les souverains locaux (beys, gouverneurs et chefs de tribus) : le refoulement, le fusionnement et l'abstention. Aborder ces attitudes constitue une manière de démontrer, la facette intrigante d'une négation involontaire, non vers le territoire, mais vers tous ce qui pouvait constituer son identité et son appartenance religieuse. Car, il faut noter, qu'au départ, et surtout sous la monarchie de juillet ; la France a toujours préféré les compromis amicaux à l'oppression, bien que ses représentants à Constantine, fussent des militaires. Sauf que ces possibilités demeurèrent utopiques. Pourquoi ?

Le refoulement, n'a pas pu être préconisé en ce siècle d'humanisme. C'est ainsi que, la France n'osa pas répéter le schéma des indiens d'Amérique devant toute l'Europe. Elle qui militait devant ces mêmes assemblées, pour l'abolition de l'esclavage et des droits de l'homme, ne pouvait montrer par ses actions, une quelconque méprise vers n'importe quelle nation. Quant à l'abstention, c'est-à-dire, le respect de la religion, des coutumes et des propriétés, auxquels s'étaient engagés les français ; lors de la capitulation d'Alger, n'allait pas de paire avec la politique d'expansion, prévu par la politique de colonisation.

Restait toutefois, l'assimilation le fusionnement, par lequel la France pouvait ajouter, aux protestants et aux juifs qu'elle comptait déjà, des musulmans. Sauf que l'attachement de ces derniers à leur religion, et leur refus d'une soumission à des non-musulmans, semblait freiner le processus. Un des capitaines français de l'époque, déclara

dans un discours officiel, que ce refus ne constituait pas un obstacle au fusionnement, vu la cadence démographique prévu par la colonisation du peuplement, qui engendrera une absorption des musulmans par le nombre et la civilité des européens. La ville se développe dans deux directions ; à l'Est, près de la gare de Bâb el Kantara (1865) et au Sud-ouest, autour du Coudiat et faubourg Saint Jean (1866). Ces transformations importantes (expropriation. démolition et reconstruction) vont s'étaler jusqu'au début du 20<sup>ème</sup> siècle.

Les conditions imposées à la ville par la décision ministérielle du 24 août 1878, pour la cession des terrains militaires occupants l'emplacement des rues à l'intérieur de la ville, lui survient assez onéreuses, en égard de sa situation financière ; elle doit en effet supporter toutes les dépenses des travaux de démolition, de consolidation et de réparation ; verser au trésor le prix de la valeur des immeubles céder et à débattre entre elle et les services des domaines et du génie, supporter tous les frais de délimitation, d'enregistrement, quelques délabrés et lézardés que soient les bâtiments à démolir, elle ne peut attendre leur chute pour percer ces rues et elle sera amenée naturellement à transiger.

La municipalité évite cependant d'engager les négociations pour ne pas s'exposer à avoir à payer immédiatement une somme assez forte qu'elle aurait beaucoup de peine à se procurer, puisque son budget se solde en déficit, mais elle arrivera d'elle-même à proposer un arrangement amiable qui permette sans doute à l'état de construire les bâtiments dépendant du militaire à peu de frais. Il convient donc de ne rien précipiter.

**Fig. n°29 Carte du réseau viaire colonial de la ville traditionnelle**



**Source : Office de Tourisme**

La cathédrale de Notre Dame des Sept douleurs (entrée par l'escalier qui mène à la place du palais) est l'ancienne mosquée du Souk El Ghazel, achevée en 1730. En continuant par la rue Combes, on arrive à la Rahbet Es Souf, ou place Toussain-Pinelli, au Nord-est de laquelle s'étend le quartier Charaâ, affecté aux Juifs par Salah Bey à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle, La mosquée de Salah Bey, ou Djama Sidi El Kettani, a deux entrées, l'une sur la place Négrier plantée d'arbres, l'autre sur la rue Guignard (les façades ont été restaurées sous Napoléon III), fut construite par Salah Bey (terminée en 1776).

L'ancienne Médersa de Sidi El Kettani, à droite de la mosquée, avait été également fondée par Salah Bey (1775), au Nord, de la place Négrier, synagogue du rite d'Alger ;  
3- La rue Brunache (ou la rue Sauzai) et le prolongement de la première, la rue Damrémont, qui longe (à gauche) les murs des vastes bâtiments de la Casbah, dans lesquels le Génie a encastré de nombreuses inscriptions antiques. Cet emplacement, au point le plus élevé de la ville, qui fut successivement occupé par les romains (qui y avait édifié un capitole), les byzantins, les berbères, les arabes, les turcs, a reçu la Casbah (quartier Welvert) depuis la conquête.

La rue Damrémont aboutit au boulevard de Belgique, qui domine le ravin du Rummel et à l'extrémité duquel se trouve le beau pont suspendu de Sidi M'Cid, jeté sur la sortie des gorges du Rummel. Cet ouvrage, construit en 1912 par l'ingénieur Arnodin, et qui relie la pointe de la Casbah aux pentes de Sidi M'Cid, mesure 168 m de longueur ; la hauteur du tablier au-dessus du Rummel est de 175 m. Du milieu du pont, la vue est des plus impressionnantes sur le ravin ; en aval elle s'étend sur les cascades, les moulins Lavie et un vaste horizon.

On remarquera, sous le pont, un étroit et vertigineux sentier qui, partant de la dernière voûte aval (à gauche) du Rummel, va se perdre près de la grotte aux Pigeons. Ce serait cette voie qu'aurait utilisée, en 1837, une poignée de volontaires pour s'introduire dans la Casbah par une ancienne porte romaine (dite du Vent), condamné aujourd'hui, qui permettait de descendre de la Casbah aux moulins Lavie, et qui auraient ainsi pris à revers les défenseurs de la Casbah pendant que l'assaut se donnait sur l'emplacement de la place de la Brèche.

A l'entrée du pont, à gauche, s'ouvre le boulevard de l'Abîme.

4- A l'Ouest, le boulevard Joly-de-Brésillon, établi en corniche, et l'on domine le paysage grandiose formé par la large vallée du Rummel, dont le versant gauche, se relève à peu près 1200 m pour former le djebel Chetteba. C'est là que se trouvent l'hôtel de ville (1895-1902 ; escalier monumental ; salle des fêtes décorée de marbres de la région ; importante bibliothèque municipale) et la préfecture (1879-1885), dont l'escalier d'honneur est orné d'une mosaïque antique trouvée à Lecourbe.

Faisant suite au boulevard Joly-de-Brésillon, toujours en corniche puis en tunnel sous l'angle le plus saillant, le boulevard de l'Abîme contourne la Casbah, à l'Ouest, et au Nord. Du parapet, qui suit, la crête de l'escarpement, belle échappée sur la vallée du Rummel en aval. On passe devant la grotte dite des Pigeons, où des fouilles ont fourni d'utiles renseignements sur la période préhistorique. A quelques mètres de la grotte, et logé dans un puits profond de 156 m 20 où se déroule aussi un escalier métallique de 800 marches, se trouve l'ascenseur de Sidi M'cid (1931), par lequel on peut se rendre soit à Sidi Mimoun, au moulin Lavie et à l'usine hydro-électrique sur la rive gauche du Rummel, soit sur la rive droite en passant sur le pont des chutes, aux bains de Sidi M'cid.

### **a- Alignement et nivellement des rues et des places**

Il me semble que la compréhension de l'évolution d'un territoire quelconque, passe obligatoirement par un savoir historique ; recelant le contexte politique et idéologique, selon lequel ce dernier fut inventé. Cela est plus vrai, quand on sait que pour le cas de l'Algérie en général et Constantine en particulier, les politiques de conquête et puis de colonisation, avaient alimenté les idées et trajectoires politico urbaines d'occupation du territoire. Les premières interventions sur la ville furent à caractère militaire.

Leur but était multiple et leurs motivations complexes : d'abord consolider la défense et le contrôle de la ville, démontrer la puissance du colonisateur en imposant son ordre et enfin aménager un espace à l'image de la France pour la population appelée à vivre dans la nouvelle colonie, travaux que, dans ces débuts de conquête, l'armée seule pouvait entreprendre. Avant tout, on a procédé à l'expropriation ; tout ce qui a été au Bey entre dans le domaine public, avec la réaffectation de certains bâtiments à d'autres usages ; ex. mosquée aménagée en hôpital ou en église et les palais en casernes d'une part, d'autre part, presque tous ces bâtiments tombent en ruines et ne peuvent être améliorés : il est incontestable que l'ouverture des rues est une condition indispensable pour qu'on puisse utiliser des terrains dont la valeur est augmentée par la pénurie des terrains à bâtir dans la ville de Constantine.

En 1878, à une époque où le produit des aliénations de terrain militaire était versé au trésor, sans réaffectation à la guerre, le génie demandait à la municipalité le paiement du terrain aidé, à raison de 50 francs le mètre et 2400 francs pour les travaux de clôture des constructions à couper. La municipalité a laissé tomber les négociations et semble attendre les conditions plus favorables, à la suite de la chute naturelle des constructions militaires menaçant ruine. Il y aurait lieu, en tenant compte de ce que le produit des aliénations est réaffecté à la guerre, de mettre la ville en demeure de payer le sol des rues, sans la laisser intervenir dans les travaux de clôture. Les rues, y compris les parcelles extérieures qui peuvent être abandonnées par la guerre, ont une superficie de 450 mètres carrés ; le mètre carré vaut d'ailleurs au moins 100 francs. Faire une concession sur ce prix ou même dégager les rues avant la vente en s'en réservant la propriété, l'ouverture de ces voies d'accès est de première urgence.

Les autres modifications d'alignements prévues sur le pourtour sud-est du palais sont encore moins imminentes. Dans ces conditions, la municipalité a paru suffisante d'arrêter le projet. Les bases de la solution d'ensemble à poursuivre sans entrer dans l'étude détaillée de tous les établissements militaires admis par la municipalité. (Archives Vincennes Paris). L'urbanisme militaire est une conception destructrice : en détruisant et expropriant, ils ont considéré la ville comme un terrain nu et les maisons comme vides.

Occupant déjà la citadelle (casbah) transformée en fortification de type « *Vauban* », l'armée travailla à remplacer le vieux rempart en pisé à demi écroulé par un solide mur de pierre, largement au-delà du tracé primitif; les espaces nouveaux ainsi dégagés, pris en grande partie sur les cimetières, furent presque en totalité occupés par des équipements militaires (casernes, dépôt de remonte, hôpital militaire, extension, ville administrative et habitat pour les colons, etc.). Le goût haussmannien pour les percées rectilignes et les carrefours en étoiles suit la tradition de l'urbanisme esthétique baroque, a été adopté.

Les tracés secondaires, tout en étant orthogonal, suivent dans l'ensemble l'ancienne trame en éventail tout en procédant à des alignements. Les rues en chicane sont rectifiées au profit de la ligne droite. A Constantine, les remparts turcs détruits sont remplacés par de grands boulevards. Les formes d'intervention sur le tissu, comme l'esprit dans lequel elles sont faites, apparaissent dans les propos lyriques d'un auteur de l'époque : où la loi sur l'expropriation pour cause d'utilité publique taille des plans gigantesques, des rues à portiques alignées au cordeau, interlignées à angle droit.

Constantine emprunte à la métropole les méthodes haussmanniennes pour remettre en ordre son tissu urbain. Cette opération de régularisation s'effectuait, au nom de l'air et la lumière, par un instrument efficace qu'est la ligne droite. Celle-ci « met son accent triomphal, dominateur, régulateur, à la manière antique; elle exprime le besoin de l'ordre et de classement que systématisera Descartes, et ce désir de perspective à perte de vue d'évasion qui aboutira, le siècle suivant, aux compositions qui ne pouvaient souffrir les vues bornées, soulignait le *Mercure galant* »<sup>25</sup>.

En effet, « la bataille de la ligne droite contre la courbe », comme le disait Jacques Berque, était programmée, préconçue selon des plans d'alignements et de nivellements. Elle était menée par des opérations de percement, d'ouverture et de raccordement, dont la

dénomination est très significative. Le plan d'alignement et de nivellement synthétisait l'effort de la colonisation depuis 1837. Il réunissait tous les travaux de voirie programmés par les plans partiels et le plan d'alignement et de nivellement de 1850, et exécutés par le génie militaire ou les Ponts et Chaussées, de même que les alignements projetés par la commune. Il proposait d'arrêter définitivement les alignements ; de nombreuses éventrations étaient programmées dans les îlots traditionnels et de cette façon, la transformation du quartier arabe était plus spectaculaire.

En fait, les alignements ponctuels de plusieurs maisons dans le quartier arabe, et plus précisément dans la Souika, commencèrent à partir de 1851. Vraisemblablement, quand des améliorations devaient être apportées, la commune obligeait les propriétaires à se conformer au règlement sanitaire. Les plans avaient pour objectifs d'améliorer les voies de communications urbaines, de briser l'isolement des quartiers et de faire disparaître les quartiers insalubres. Ainsi, la rue est née de la nécessité de mettre en relation tous les points névralgiques de la ville, de relier les grandes entrées et la place Nemours à la Casbah ou au palais, la halle aux grains avec la gare, et d'assurer une meilleure accessibilité des équipements et de les isoler à la fois.

#### **b- Rectification des rues traditionnelles de la médina**

On voit apparaître clairement l'une des fonctions de cet urbanisme militaire, qui à travers le plan en damier, celui du camp romain ou des villes militaires de la Renaissance, et l'aménagement de places qui sont d'abord des places d'armes, est de soumettre à un ordre qui démontre la puissance du colonisateur : « ...il s'agit de marquer un territoire aux armes de la France et d'imposer aux vaincus le respect du vainqueur » (F. Falck, 1930).

Les interventions, projetées au début de la colonisation, se déroulent sur plusieurs années, les civils prenant le relais des militaires, en grande partie réalisées, elles réduisent considérablement l'habitat traditionnel et créent des espaces inconnus de la ville musulmane, offrant à la population européenne une ville où elle ne se sentirait pas dépaycée. Mais la mise en place du pouvoir colonial véhiculait également un modèle administratif, économique et culturel qui impliquait toute une infrastructure à laquelle allait s'ajouter une autre infrastructure nécessaire à la « *gestion* » de la population algérienne, d'où dédoublement de la structure urbaine des villes.

L'art urbain colonial a introduit dans les villes algérienne la proportion, la régularité, la symétrie, la perspective en les appliquant aux voies, places, édifices, au traitement de leurs rapports et de leurs éléments de liaisons (arcades, colonnades, portes monumentales, arcs, jardins, obélisques, fontaines, statues, etc.). Un premier plan partiel de "rectification et percement de rues" était élaboré par l'armée et obéissait à ses préoccupations : « dégager les grands édifices..., de façon à leur donner un aspect plus agréable à l'œil...et une défense plus aisée dans les jours d'émeutes... Assurer la tranquillité par la création de grands boulevards qui laisseraient circuler non seulement l'air et la lumière, mais les troupes et, par une ingénieuse combinaison, rendaient le peuple mieux portant et moins disposé à la révolte»<sup>26</sup>.

Les ingénieurs reproduisaient le schéma-type des établissements militaires par la reconstruction de la muraille et des portes<sup>27</sup>, et la liaison de ses divers équipements du pouvoir (casbah, conseil de guerre, hôtel de la division, chefferie du génie militaire, intendance) avec la place d'arme (place Nemours). Avec l'accroissement de la population européenne, les français, ne pouvant se satisfaire des occupations ponctuelles, décidèrent le partage de la ville. En 1849, la ville de Constantine fut élevée au rang de chef-lieu de préfecture ; une année après, en 1850, un premier plan d'alignement et de nivellement de la ville était produit par une commission spéciale constituée d'ingénieurs des Ponts et Chaussées et des militaires. Sitôt terminée, l'étude fut mise à exécution. Par ailleurs, en avril et juin 1850, des arrêtés préfectoraux ordonnaient les expropriations nécessaires pour l'ouverture des rues projetées.

En novembre 1854<sup>28</sup>, le conseil municipal adopta le plan d'alignement<sup>29</sup> en proposant l'ouverture d'une nouvelle voie dénommée rue de France partant de souk EL Rezel en ligne droite à travers les vieux quartiers jusqu'au ravin, le percement de la rue Desmoyen, constituée par deux impasses : l'une montant de la rue Caraman et l'autre descendant de la rue Damrémont, des rues Cahoreau et Varna et l'alignement et le nivellement des rues Damrémont, Grand, du 26<sup>ème</sup> de ligne, la Tour, Leblanc, Rouaud et Perrégaux. Ce plan dégagait et nivelait les places des marchés (place Négrier, Rahbet Es Souf, place des chameaux) et améliorait leur accessibilité. Il lassait les rues 'en grandes et petites voiries. Les rues Rouaud, Perrégaux, Caraman jusqu'à la rencontre avec la rue de France, et celle de Constantin ou Grand, faisaient partie de la première catégorie.

Elles avaient une largeur de 7 mètres et elles étaient bordées de part et d'autre de trottoirs d'un mètre, alors que celles de la petite voirie ne présentaient que 5 mètres de large. Le plan projetait un pont, vers l'extrémité de la place El kantara, qui était déplacé par le conseil municipal vis-à-vis du débouché de la rue Rouaud et dans la suite de la rue Perrégaux. Le pouvoir civil approuva un plan, global qui insérait les différents plans partiels, améliorait la communication et la liaison des points névralgiques et proposait des axes pour une éventuelle extension. Le conseil veillait sur la régularité du tracé des rues « ne pas briser l'alignement de la rue, l'alignement doit être en une ligne droite dans toute son étendue ».

Dans leur quartier, les européens orientaient les rues, de la Brèche vers la partie septentrionale, et les reliaient entre elles par des rues transversales. Ils tentaient de dessiner l'échiquier en surimposant le nouveau réseau viaire à l'ancien (rue, ruelle, impasse) et en éventrant la ville précoloniale. Les contraintes du site, la double inclinaison nord-sud<sup>30</sup>, et est-ouest, rendaient difficile l'application de la trame orthogonale et le respect de l'organisation type des villes coloniales avec une place d'armes centrale réunissant les équipements. Quant au quartier arabe, son aménagement relevait de deux principes contradictoires celui de conserver son irrégularité c'est-à-dire « reconnaître la nécessité de ne lui porter aucune perturbation et de maintenir les rues dans leur largeur actuelle » et celui d'en faire une partie utile.

La pénétration jugée très tôt indispensable, l'autorité civile poursuivait ses intérêts au-delà même de la ligne séparatrice des deux secteurs, ordonnée en 1844, pour arriver aux marchés (Rahbet Es Souf, place des chameaux,) et au Foundouk Ezzit. En 1859, suite à l'abandon de l'exécution du plan de la ville par Giron le levé a été confié à MM. Zagrewski et Sibily, géomètres civils employés au génie, à raison de 5 francs la parcelle: pour un délai de 6 mois. Ce n'est qu'en 1860 que le plan parcellaire<sup>31</sup> de la ville fut terminé. Après l'avoir vérifié sur terrain en 102 jours et reconnu exact par M. Moreau, agent de service topographie le conseil municipal l'approuva lors de la séance du. 09-05-1861. Néanmoins, le fait que la ville n'était pas dotée d'un levé topographique, n'a pas handicapé les opérations d'alignement et de nivellement, ni paralysé l'exécution des travaux de voirie. Le deuxième plan, d'alignement et nivellement 1876 de la ville de Constantine fut réalisé par les, services des travaux communaux en 1876, signé par l'architecte voyer E. Petit, et approuvé par le conseil municipal. « Le plan fut présenté en

5 feuilles, à l'échelle 0,002 pour 1 mètre, sur lesquelles étaient indiqués le système viaire, les places et les alignements projetés. Étaient également mentionnés les portes, la muraille, et l'occupation des différentes parcelles : maisons, équipements du pouvoir militaire, du pouvoir municipal, du départemental, équipements culturels (mosquée, zaouia, cathédrale, synagogue), équipements scolaires et équipements projetés (le théâtre et la préfecture) ».

Il y aurait évidemment nécessité d'aménager le centre par le déplacement des bureaux des affaires civiles de la division et à compléter le cercle des officiers, les mesures occupées par ces bureaux et par le gérant du cercle étant à bout de durée et menaçant ruine, l'ouverture des rues et la démolition de l'ancien hôtel subdivisionnaire force est donc d'attendre et de recourir à quelque expédient si ces locaux deviennent absolument inhabitable avant qu'il soit possible de les réorganiser, tout en proposant une solution à la section G pour les bureaux des affaires civiles de la division.

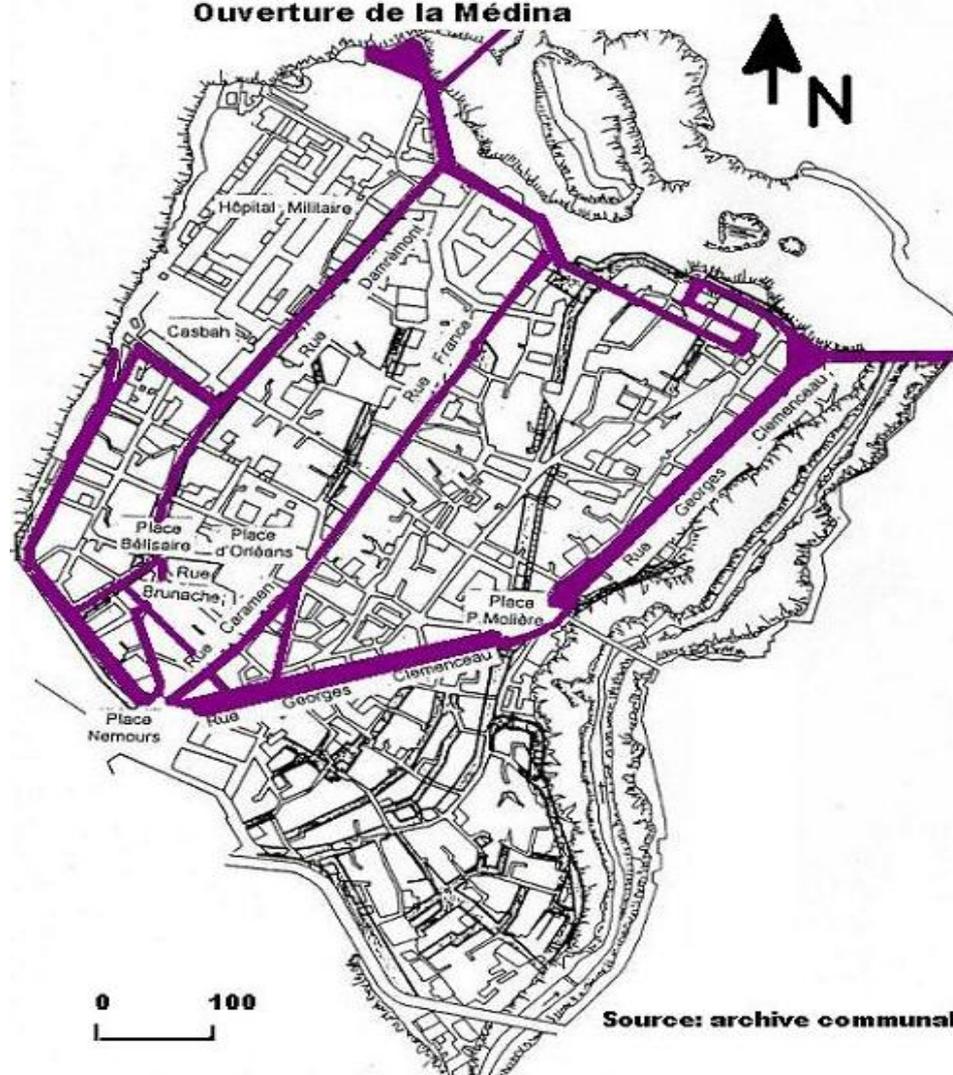
C'est la reconstruction la plus urgente, les bâtiments actuels sont lézardés et devront être évacués dans un délai très rapproché sans que l'on puisse disposer d'un bâtiment pour leur installation provisoire, il est donc d'une nécessité absolue de les reconstruire sans perdre de temps. Il y a lieu d'inviter le chef du génie à rédiger immédiatement un projet de détail et d'insister pour que cette section soit dotée en 1888. L'emplacement choisi n'a qu'un inconvénient, celui d'occuper l'emplacement même des bureaux à démolir, de sorte qu'il faudra les installer provisoirement dans quelques locaux pris en location ou dans des chambres de caserne en faisant resserrer les soldats dans les autres parties du quartier ou en en faisant camper un certain nombre. (Archives militaire de Vincennes, Paris).

## **VI-2 Percée de la rue Nationale**

L'ouverture de la rue devenait encore plus indispensable sous le rapport stratégique que sous ceux de la salubrité et de l'embellissement et de son utilité pour les habitants<sup>32</sup>. Elle suscitait de la spéculation sur les maisons tombant dans la voie et sur les terrains riverains. L'opportunité du percement de la rue et de son tracé était guidée par la nature juridique du sol et les intérêts de la commune. Le plan d'alignement et de nivellement de la ville, en 1850, commandé par le préfet du département et produit, par une commission spéciale constituée d'ingénieurs des Ponts et Chaussées et des militaires, ne prévoyait pas la rue impériale. Celle-ci, décidée d'en haut par le pouvoir-

principal, est incluse dans le deuxième plan d'alignement et de nivellement qui est approuvé en 1877. C'est l'exécution du chemin de fer, destiné à relier Philippeville à Constantine, qui rendra indispensable la liaison de la gare (porte d'El Kantara) aux établissements commerciaux, magasins et entrepôts concentrés dans le voisinage du marché (la porte Vallée). En plus des possibilités d'échanges (Fig. n°30), ce projet apporte l'air et la lumière dans des quartiers qui en étaient privés, tout en y doublant la valeur de la propriété immobilière, et offre « la possibilité de substituer à des habitations informes des constructions élégantes et confortables ».

**Fig. n° 30 Communication par la percée Haussmannienne**  
**Ouverture de la Médina**



**Conception par l'auteur.**

L'économie coloniale imposait des relations avec la métropole et la création d'un réseau ferroviaire. L'exécution de ce dernier était considérée par le conseil municipal non seulement comme une ligne de pénétration, au point de vue du commerce, mais aussi

comme un moyen d'extension de l'influence française dans toute l'Algérie. En 1858, la ville quémandait à l'Etat l'exécution du chemin de fer Philippeville Constantine. Elle s'impliquait dans les études de prolongement du chemin de fer, d'intérêt local<sup>33</sup> et même d'intérêt général en sollicitant le gouvernement de présenter des projets d'établissement d'une voie ferrée<sup>34</sup> au sud de l'Algérie. Ainsi, la décision d'établir le chemin de fer, destiné à relier Constantine à la mer, en passant par Philippeville, rend indispensable le tracé de la voie entre la place Vallée, où sont concentrés les établissements commerciaux, magasins, entrepôts, marché et la gare.

Le tracé de la voie projetée menaçait d'expulser à jamais la moitié de la population indigène de la ville par suite d'expropriations. Aussi, conseil municipal remettait-il en cause l'ordonnance du 9 juin 1844 qui a engendré le découpage de l'espace en deux parties; ce qui a forcé les français de s'agglomérer dans la partie haute et préservé Constantine du dépeuplement par le maintien de l'isolement des indigènes dans la partie basse (photo n°61).

**Photo n°61 : la percée de la rue Nationale, trait d'union capital entre la gare et la place de la Brèche**



**Source : Archives de la Commune de Constantine**

En 1860, le Ministre de l'Algérie et des colonies reconnaît l'utilité de la voie<sup>35</sup> et sollicite le concours de deux acteurs principaux pour son exécution, à l'Etat incombent les travaux d'établissement de la rue et à la ville tous les frais d'expropriation et d'acquisition de terrains.

La ville sait d'emblée qu'il est pratiquement impossible

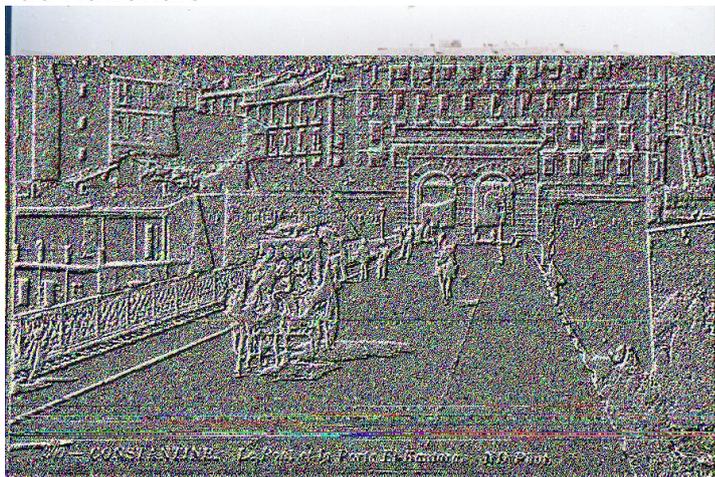
de prélever sur ses budgets les ressources nécessaires pour le percement de cette rue et d'assurer la mission pour laquelle elle a été conviée (photo n°62).

Mais elle n'hésitera pas à adopter le projet de percement de la rue de 10 mètres de largeur dans le quartier indigène, qui réduirait le chiffre de la population.

Elle sacrifie la population musulmane au profit de deux projets onéreux, l'approvisionnement de la commune en eau<sup>36</sup> et la construction du pont El Kantara<sup>37</sup>, qui dépasse son budget et demandent le concours financier de l'Etat et des particuliers.

Le projet Fesguia (conduite d'eau) est adopté ; la commune envisage un emprunt

**Photo n°62 : le pont d'El Kantara : entrée de la rue Nationale**



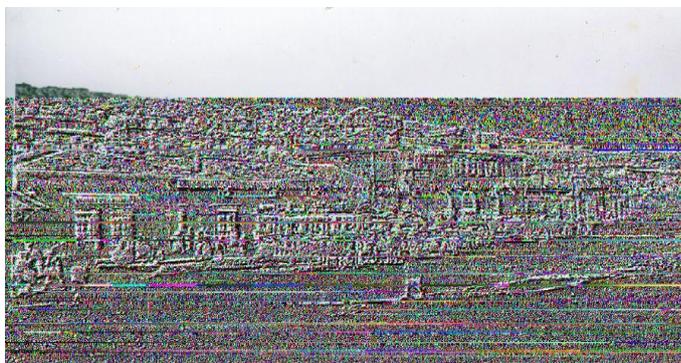
Source : Archives de la Commune de Constantine

du crédit foncier de 500,000 francs, la participation des capitaux privés et de l'Etat pour la réalisation des canalisations en fonte. Quant à la remise en état du pont qui privait la ville des eaux potables et de la liaison avec la rive droite du Rhummel.

## VI-2-1 Choix de la réalisation du chemin de fer

En 1858 le maire convoque le conseil municipal pour se prononcer sur l'endroit à désigner pour l'établissement de la gare du chemin de fer (photo n°63). Il lui soumet le projet de la gare<sup>38</sup> qui lui a été adressé par le préfet et auquel il annexe deux contre projets remis par le service du génie. Le conseil municipal est partagé entre deux projets,

**Photo n°63 : La gare ferroviaire de Bab El Kantara**



Source : Archives de la Wilaya de Constantine

celui du génie militaire et celui des ponts et chaussée, qui placent respectivement la gare du chemin de fer sur la rive gauche et la rive droite du Rummel. Il doit choisir un seul projet qui concilie les intérêts de la population civile, des militaires et ceux de la compagnie. Le conseil est d'accord pour que l'empereur ordonne l'exécution du chemin de fer Philippeville-Constantine en passant par El Kantara.

## **VI-2-2 Communication des rues secondaires et tertiaires à la rue Nationale**

La rue Perrégaux se termine à la place El Kantara à 10 mètres au-dessus du pont et de la gare ; il est donc impossible de la suivre dans cette dernière partie. La porte Valée d'un autre côté est à 31 mètres au-dessus du niveau du pont projeté, la distance entre ces deux points est en ligne directe de 750 mètres, pour les réunir par une voie facilement accessible aux voitures, éviter les contres pentes, repartir aussi uniformément que possible la pente sur toute la longueur et enfin subordonner le tracé de la rue plutôt à la forme du sol qu'à la position des rues existantes.

La partie de la rue Rouaud située entre la fondoucq aux huiles et le ravin est déjà en partie alignée et se trouve à un nivellement convenable ; et qui a donné une portion obligée dans le tracé. De l'extrémité de cette partie de rue qui se trouve au bord du ravin jusqu'à l'entrée du pont, le terrain offre une déclivité très forte sur laquelle nous avons tracé un seul alignement en pente de cinq centimètres. Le pont et chaussées n'a pas suivi la rue du rempart parce que cette rue telle que le service du génie l'a projetée présente entre ces deux points onze alignements différents, tracé tout à fait inadmissible pour une voie à grande circulation.

Il ne restait plus à déterminer que la partie comprise entre le fondouk aux huiles et la place de la brèche, centre de la ville Européenne ; deux solutions se présentaient, suivre la rue Rouaud dans cette partie, la distance par cette voie aurait été de 300 m, la différence de niveau des points extrêmes de 8 m, mais vers le milieu de cette rue, on trouve un fait dont l'altitude est de 632,78 m ; c'est-à-dire à près de 6 m au-dessus de la porte de la brèche.

Suivant cette rue avec une rampe de 0,05 m par mètre on aurait été conduit à un déblai de sept mètres au milieu du quartier le plus fréquenté de la ville. D'un autre côté cette rue est la principale rue commerçante des arabes ; de mauvaises boutiques de quelques mètres carrés s'y louent quatre à cinq cents francs par an. En suivant ce tracé on aurait apporté un trouble considérable dans ce quartier et on aurait été conduit à de grandes dépenses.

L'étude de la communication des rues présentée était complète et embrassait tout le parcours de la rue Nationale, depuis la porte de la Brèche jusqu'au pont d'El Kantara. Le plan précisait les côtes indicatives sur toutes les lignes modifiées; il figurait des escaliers là où il était indispensable d'en construire à cause de la raideur des pentes, et il marquait, par un pointillé, les parties des égouts qu'il était urgent de raccorder, c'est à dire de refaire à neuf. Le projet n'aggravait pas les désordres provoqués par le tracé de la grande artère, et épargnait à la commune des dépenses ruineuses qu'entraîneraient les nouvelles expropriations.

Il fut soumis au Conseil Municipal, approuvé le 12 janvier 1866, et transmis au le Préfet du département le 22 du même mois ; il adoptait en principe le projet de raccordement des rues de petite voirie avec la rue Impériale, mais sous réserve d'apporter des modifications qui avaient été suggérées en partie par l'Ingénieur en chef, à qui les plans de la commune avaient été communiqués pour examen. Du fait de l'ouverture de la rue Nationale et de sa réalisation avec des pentes régulières entre la place Nemours et la porte El Kantara, il est résulté que la chaussée de la dite rue s'est trouvée sur un grand nombre de points tantôt au dessus, tantôt au dessous du niveau des rues de petite voirie qui ont été croisées.

Pour rétablir l'accès aux propriétés, la question du raccordement a été pleinement débattu en 1866 et résolue par De Contencin, deuxième maire de Constantine nommé par décret en 1864, défenseur des intérêts de la commune, avait protesté contre l'établissement de la gare dans la gorge d'El Kantara et subsidiairement contre le percement d'une voie de dix mètres qui, partant de la place Nemours pour atteindre la place El Kantara, menaçait de chasser à jamais la moitié de la population indigène de la ville, et de plus modifiait toutes les rues de petite voirie.

Le tracé, comme il a été signalé plus haut, avait été approuvé en 1865 par Napoléon III lors de sa visite à Constantine. A cette date déjà, les travaux du chemin de fer étaient entrepris sur de nombreux chantier et le percement du tunnel de Sidi M'cid pour le passage de la voie avait été entamé. En 1869, la rue impériale était ouverte à la circulation sur toute sa longueur et la gare était construite. En 1867, M. le Préfet du département demande à l'autorité municipale la confection d'un nouveau plan de raccordement qui s'étend seulement de la rue des zouaves au carrefour Perrégaux.

Autant le plan de De Contencin s'attache à ménager les finances de la commune et à respecter la propriété laissée debout par le percement de la grande artère, autant le nouveau plan fait bon marché de la caisse municipale. Il ne comporte aucune de ces indications et « tranche dans le vif sans nul souci des énormes sacrifices auxquels la commune serait inévitablement conduite ». Le but dont, le nouveau plan semble chercher, est la suppression des rues de petite voirie coupées en obliques par la rue Nationale, et leur remplacement par des rues perpendiculaires.

Cette combinaison est excessivement ruineuse car la ville serait dans l'étroite obligation d'exproprier sans délai toutes les maisons traversées par les lignes perpendiculaires du nouveau plan. Pour dégager la façade de la grande mosquée, le nouveau plan propose donc le percement de deux rues dont l'une redresse la rue Fontainières sur une largeur d'une dizaine de mètres, et l'autre isole la mosquée du terrain communal (l'asile indigène) sur une largeur de 5 mètres et une longueur de 25 mètres.

Les rues sont taillées dans le domaine communal, et dans de grandes maisons appartenant à M. Hamouda ben Scheïk, c'est à dire au détriment de la commune qui devra les exproprier. Le projet du percement de la rue Nationale a aussi imposé d'autres projets de communication de la rue avec les boulevards et avec les places. Le Conseil a rejeté le premier projet de raccordement avec la place Nemours, proposé par l'administration des Ponts et Chaussées, à cause d'une saillie formée sur la place par le terrassement.

Par contre, il a approuvé à l'unanimité le projet de raccordement présenté par la commission, qui respecte les nivellements donnés aux propriétaires des maisons nouvellement construites, et assure de la façon la moins incommode possible et dans toutes les directions, la circulation des voitures et des piétons ; enfin, il conserve à la place Nemours sa régularité.

### **VI-2-3 L'ouverture du Boulevard de la Belgique, la rue Grand et la rue Constantin**

Depuis 1840, le génie militaire voulait améliorer la liaison entre la porte El kantara et la Casbah, et assurer par la même une meilleure desserte de ses édifices. Il a établi pour cela un premier projet. Le plan d'alignement de la ville de Constantine de 1877

prévoyait également l'ouverture de cette rue dénommée rue Constantin<sup>39</sup>. La nouvelle rue projetée devait aller du lycée à la porte El Kantara (fig. n°30). Le ministre de la guerre et de l'intérieur chargent la commission d'émettre un avis sur un projet présenté par la municipalité de Constantine pour le percement, dans cette ville, d'une rue dénommée Rue Thiers. Suivant l'ingénieur des ponts et chaussées, La ville de Constantine projette de percer une rue dénommée « Rue Thiers » et destinée à faire communiquer l'extrémité de la rue de France avec la porte el kantara.

En raison de la différence de niveau qui existe entre ces deux points, la rue ferait plusieurs lacets. Elle serait d'abord presque perpendiculaire à celle de France jusqu'à la rue Perrégaux, se retournerait parallèlement à cette première direction jusqu'au force de la batterie turque coté 16 et emprunterait enfin le boulevard extérieur jusqu'à la porte El Kantara. Sa longueur serait de 465 mètres ; la largeur totale de 10,50 m, et sa pente de 0,07 m. Elle franchirait la grande faille du rocher de Constantine sur un viaduc à 5 arches et sa construction comporterait celle de murs de soutènement assez élevés.

Le projet comporte une seconde rue commençant à hauteur de la batterie turque et aboutissant à la plateforme située en contrebas de la rue de France, après avoir longé le ravin d'El Kantara ; du côté de ce dernier, cette nouvelle rue serait maintenue par des murs de soutènement surmontés d'un parapet à bahut. Les travaux entraîneraient l'exhaussement du boulevard extérieur sur une certaine longueur et par suite le renforcement du mur d'enceinte ; ils seraient exécutés par une avenue, moyennant une subvention fournie par la ville et l'abandon de certains terrains appartenant soit au domaine communal, soit à celui de l'Etat.

Suite aux conclusions de la conférence sur le projet de percement de la rue Thiers, le ministre de la guerre a donné son approbation, sous les réserves suivantes :

- 1° la commune mettra le département de la guerre en mesure de reconstituer les ressources du pavillon de la rue Grand, occupé par le génie, en en versant la valeur estimée à dire d'experts, dans la caisse du trésorier payeur, à titre de fonds de concours.
- 2° Les travaux intéressant l'enceinte seront exécutés par la campagne concessionnaire sous la surveillance du service du génie, conformément aux stipulations du chap 7 du décret du 16 aout 1853. (Archive militaire, Paris)

3° Remise sera faite par la ville au département de la guerre du sol des portions des rues nouvelles bordant le rempart, pour être englobé dans la zone des fortifications qui continuera à comprendre le sol de l'ancienne batterie turque cotée 16. Telles sont les réserves sur lesquelles le conseil municipal est appelé à se prononcer.

Après consultation, la commune retiendra celui de l'entrepreneur Bonnell car il avait l'avantage de présenter un avant projet avec une évaluation du coût des travaux à exécuter et d'accepter la prise en charge des travaux d'ouverture et les dépenses d'expropriation résultant d'un forfait qui permettait de mesurer exactement l'étendue des sacrifices à faire par la commune.

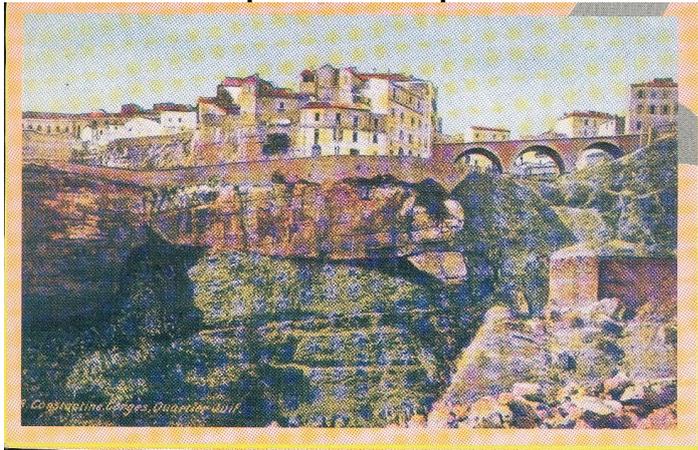
Le Maire, à la lecture du texte, avait d'abord pensé que la remise demandée dans le paragraphe 3, devait être pure et simple et sans indemnité préalable, mais il résulte des explications verbales du chef du génie que le terrain des portions de rues à remettre au génie militaire sont payés à la ville après estimation contradictoire de leur valeur (art 24 du décret du 10 aout 1853). Les intérêts de la ville et ceux de la compagnie chargée des expropriations seront donc sauvegardés. Le département de la guerre recevra le prix de l'immeuble de la rue Grand mais il acquittera de son côté celui des portions de rues qui lui seront remises par la ville ou par la compagnie.

Sur interpellation de Gaillard, le Maire dit que Bonnell, entrepreneur de la rue, a déclaré par lettre de ce jour, souscrire sans difficulté aux réserves, qui n'ont rien de contraire aux clauses du traité intervenu avec lui.

En conséquence les réserves formulées par le Ministre de la guerre sont acceptées par le conseil municipal dans les conditions énoncées ci-dessus.

En 1878, le conseil municipal avait décidé à l'unanimité d'honorer la mémoire du premier président de la république française, Thiers, et de lui rendre hommage en substituant le nom de l'empereur par le sien sur une des principales rues de la ville. Cependant aucun projet ne sera réalisé, mis à part les alignements de la place El kantara effectués lors de son raccordement à la rue impériale.

**Photo n°64 la rue Constantin traversant,  
le pont et le rempart**



**Source : Wilaya de Constantine**

Vu l'urgence d'établir un projet, la commission décida d'imposer à l'entreprise une étude qui sera commandée par la commune à un ingénieur des ponts et chaussées, et d'en surveiller bien sûr l'exécution des travaux. Suivant le rapport de la commission conclu et adopté par le conseil l'entrepreneur doit se substituer entièrement à la commune, prendre à

sa charge tous dédommagements découlant des expropriations des propriétaires ou habitants qui pourraient être lésés par les travaux à exécuter pour ouvertures, suppressions ou raccordements des voies publiques.

En contrepartie, la commune lui abandonnerait les terrains lui appartenant et longeant la rue Thiers, et lui accorderait une indemnité de 200 000 francs. Cependant, le concessionnaire s'était engagé à exécuter les travaux avant d'avoir pris connaissance de la consistance du projet définitif. Le ministre de la guerre a approuvé un projet où il est mentionné le percement: de la rue du Rempart entre l'ancienne batterie turque et le nouveau viaduc, notamment la construction du mur d'appui le long de cette voie, au dessus de l'escarpement du Rummel (photo n°64). Le chef du génie informe le maire que Bonnell lui aurait déclaré qu'il n'était point tenu de faire tous les travaux relatifs à l'ouverture de cette rue Basse du Rempart, et prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de ce projet. La difficulté survenue entre la commune et le service du génie sera soumise au conseil qui la traitera par recours aux textes suscités.

De ces clauses, il résulte que l'ouverture de la rue du rempart est une opération pour ainsi dire distincte de la rue Constantin, tout en étant inscrite dans le projet. Les conditions d'exécution et de construction ne sont pas précisées, jamais ce qui a trait à la construction ou aux travaux d'art n'a été souligné. La charge imposée à Bonnell est quant à elle bien définie : le terme usité dans les clauses est « *ouvrir la communication* », qui sera perçu par Bonnell comme démolir, exproprier, déblayer. (Archives Vincennes paris)

#### **VI-2-4 Expropriation et aménagement de la place Damrémont (du Bey)**

Le problème principal à résoudre, pour les ingénieurs du génie est de répartir ses places sur le plan d'ensemble, à déterminer le nombre, la surface, les dimensions et de les relier entre elles. Par ailleurs, le service du génie défend avec acharnement l'existence d'une seule place centrale, située à l'intersection des deux axes réservés à l'armée afin de servir de place d'armes. Cette place se situe le long des axe principaux de la ville auquel s'accrochent les autres espace publics. Les places forment alors une séquence le long de la rue la plus importante de la ville. La place n'est plus l'espace à angle fermé des villes de la renaissance.

La commission est certaine que la création de rues et places est autant dans l'intérêt du domaine militaire que dans celui de la commune. En effet, une rue carrossable à. travers l'îlot de Dar El Bey est indispensable à l'aménagement de cet îlot pour y bâtir des immeubles privés dont le principal revenu est la location des magasins ou boutiques; la plus value de ces terrains mis en vente sera d'autant plus considérable que la rue en question déterminera un plus grand mouvement dans son parcours. La commission propose que l'adoption de ce projet soit subordonnée au principe de compensation parfaitement juste et rationnel, c'est la cession gratuite par le Génie militaire d'une superficie équivalente sur l'îlot et voisine de l'église.

Si la trame primitive servit de support aux actions des militaires, il apparaît que les axes principaux furent directement commandés par la place d'armes, tranchant dans le tissu sans respecter la trame ancienne. Les éléments générateurs du plan, s'ils gardent les mêmes orientations, devinrent des tracés orthogonaux à l'intersection desquels la place d'armes a été aménagée espace rectangulaire occupant en le débordant l'emplacement de la place du palais du Bey de Constantine. Les tracés secondaires découpent des îlots de forme carrée ou rectangulaire, conformes au mode d'implantation colonial. Par contre pour tout le reste de la ville, les tracés secondaires, tout en étant orthogonaux suivent dans l'ensemble, l'ancienne trame, tout en procédant à des alignements. Un certain nombre d'impasses subsistèrent, il n'était pas question de démolir entièrement l'ancien tissu mais les rues en chicane furent rectifiées au profit de la ligne droite.

La place d'Armes était le centre du pouvoir européen, plantée d'arbres, de nombreux cafés y installèrent leurs terrasses, un théâtre y fut construit,

approximativement, ainsi que les premiers bâtiments publics de la ville : mairie, poste, banque..., symbolisant un ordre administratif et économique nouveau. Des tribunaux, commissariat de police, une gendarmerie complétèrent l'infrastructure administrative et policière de la ville. La structuration de la place d'Armes en tant que centre-ville, la position dominante de l'église catholique, l'implantation des bâtiments de l'administration française par rapport aux vestiges de la médina sont les signes les plus évidents de la domination coloniale. Les façades à l'architecture du XIX<sup>ème</sup> siècle français remplacèrent peu à peu le long des rues goudronnées les façades aveugles des maisons traditionnelles, dites mauresques.

Le projet en discussion comporte encore la rectification de la rue Nationale<sup>40</sup> ; cette rectification rendrait cette rue parfaitement parallèle à la rue Caraman. Seulement, dans son intérêt, le génie implique la commune dans ce projet et l'engage indirectement dans la création des rues. Il lui demande de prendre l'initiative par l'élaboration d'un plan d'alignement et de nivellement afin qu'il satisfasse le mieux aux besoins de la viabilité. Le service du génie a donc procédé de la sorte pour que les rues dessinées et adoptées reviennent à la charge de la ville, et en échange il appuiera auprès du Ministre de la Guerre l'abandon gratuit du terrain à affecter à ces rues.

Pour la commission, le projet modifié assure une bonne viabilité, « il concilie l'intérêt municipal qui est un intérêt public, avec les droits de propriété du génie militaire, qui représentent un intérêt privé ». Le Conseil adopte à l'unanimité les conclusions proposées par la commission. En 1887, le Maire soumet à l'appréciation du conseil un nouveau projet à traiter pour mettre fin aux difficultés pendantes entre la commune et la société de Dar El Bey au sujet des voies publiques à percer. Les bases définitives du contrat ont été arrêtées entre la commission et le président de la société.

La société doit se soumettre aux règlements municipaux sur la voirie, notamment pour les rues et places. Elle doit achever le projet conformément au plan annexé à l'arrêté préfectoral du 28 février 1882 et à l'arrêté du gouverneur général du 12 juillet 1882. Elle demeure chargée de toutes les dépenses des travaux dont il est question et qui comprennent l'ouverture des rues, l'empierrement de la chaussée, la construction des trottoirs, des égouts et des conduites d'eau. Elle doit également supporter les dépenses d'expropriation nécessaires à l'exécution de ce programme et abandonner gratuitement à la commune le sol des rues et places, et gardera en toute propriété les parcelles de

terrains qui ne sont pas comprises dans la voie publique ainsi que les matériaux provenant de la démolition des immeubles à exproprier. (Archives Vincennes, Paris)

Enfin la ville, après approbation du traité, doit remplir, les formalités nécessaires pour exproprier par des procédures d'urgence les trois immeubles (Ducasse, Biron, Ben Aïssa et Ben Simon) et payer à la Société de Dar El Bey une subvention de quatre-vingt-quinze mille francs. Le projet d'expropriation d'urgence autorisé par le gouverneur général, suivi par l'enquête publique, est adopté par le conseil municipal dans la séance du 17-08-1887.<sup>41</sup>

La société de Dar El Bey a commencé dans les jours qui suivent les travaux destinés à assurer l'ouverture et la viabilité de la rue nouvelle de Dar El Bey, elle a soumis un projet de raccordement de la place de la Cathédrale et de la rue Caraman avec la dite rue nouvelle. En dehors de la place à établir, le projet prévoyait une rectification du nivellement et de la chaussée ainsi que la construction d'un trottoir auquel doivent contribuer les propriétaires en vertu du décret sur les rues de Constantine; il sera mis à l'enquête pour la déclaration d'utilité publique.

### **VI-3 La place de la brèche**

Après la suppression du magasin à orge, et celle d'une partie de l'enceinte, l'agrandissement de la place Nemours, par suite du reculement de cette enceinte, et enfin l'établissement de la nouvelle porte dans l'axe de la route venant de la halle aux grains, et dans la direction normale à cet axe. L'architecte Voyer, a estimé, que l'ensemble de ces travaux donnera lieu à une dépense d'environ 245.000 francs. Comme la ville de Constantine, ne peut de longtemps espérer prélever sur ses ressources ordinaires, une somme aussi forte, la commune de Constantine demanda en compensation, des sacrifices pécuniaires, que ce déplacement va lui occasionner, la concession des deux lots de terrain, que le reculement de l'enceinte laisse disponibles.

Ces deux lots présentent une superficie totale de 1926 mètres carrés, et représentent à raison de 100,00 francs, le mètre carré, une valeur d'environ 192.000 francs. En ajoutant à cette somme, la valeur des matériaux provenant de la démolition de l'enceinte et du magasin à orge, estimé à 30.000 francs, donc on obtient un total des 222.000 francs, qui égale à quelques milliers des francs près, le montant de la dépense prévue. La concession à la ville de Constantine de ces deux lots de terrain, qu'elle pourra

ensuite allotir et aliéner, rend donc praticable au point de vue financier l'exécution du projet présenté.

L'ingénieur des ponts et chaussées, déclare n'avoir, au point de vue du service des ponts et chaussées, aucune objection à présenter contre le projet et la combinaison financière, présentée par la municipalité. Il croit toutefois devoir faire remarquer, que la route nationale n°3, est beaucoup plus importante de toutes les voies qui traversent la place Nemours, et est par suite celle, dont le tracé, doit être le moins sacrifié. En effet, le service du génie militaire, responsable des premières réalisations en Algérie, défendait avec acharnement l'existence d'une grande place centrale réservée

**Photo n°65. Convois Militaire  
passant par la place Nemours**

à l'armée<sup>42</sup> afin de servir de place d'Arme (photo n°65).  
Le centre de la ville actuelle est marquée par la place Nemours, encore appelée place de la brèche. C'est là que s'élevait (entre la porte et palais de justice actuel la muraille dans laquelle fut faite au canon la brèche par où les français purent entrer dans la ville le 13 octobre 1937.



Source : [www.constantine.free.fr](http://www.constantine.free.fr), 2006

Au cours des travaux d'agrandissement de la place Nemours , la découverte à 10 m au-dessous du niveau, plusieurs constructions assez considérables pour affirmer qu'elles appartenaient à un ensemble monumental de quelque importance.

Le seul vestige qui pu être conservé est un des écoinçons d'un vaste édifice pavé de mosaïques. Une inscription porte le nom d'un gouverneur de Numidie.

**Photo n°66. Kiosque de musique sur la place**



Là se trouvent : les cafés plus fréquentés ; le théâtre municipal (dont l'escalier un marbre provient en partie de Filfila), construit sur l'emplacement de la caserne de Janissaires (1883) ; le palais de justice, l'hôtel des postes et derrière cet hôtel l'université populaire. Cette place, qui a subit différentes transformations, se prolonge à l'Ouest

Source : [www.constantine.free.fr](http://www.constantine.free.fr), 2006

par la vaste esplanade Général Leclerc (photo n°66), d'où la vue est magnifique sur la vallée du Rummel ; le marché et la poissonnerie ont été aménagés dans le sous-sol de l'esplanade. En contrebas, un jardin public se prolonge vers le sud (Boulodrome). Au Sud de la place de la brèche (photo n°67), l'avenue Docteur Pierre-liagre passe entre le square vallée à l'Est (photo, n°68), disposé autour d'un rond-point d'où s'élève une statue en bronze du Maréchal Valée, par G. Crauk (1863), et pourvu d'un petit jardin et le square de la République à l'Ouest, qui sert d'annexe au musée.

Très intéressante série d'inscriptions trouvées à Constantine et évoquant le passé de Colonia Cirta. Quelques unes sont d'une belle gravure , notamment n° 27, dédiée par Caius Aufidius ; monuments funéraires ; fragments d'architecture ; mauvaises statues représentant probablement des personnifications des villes. Statuaires modernes : « *musiciens arabes* » en pierre de E. L'Hoest (1925).

**Photo n°67. Vue de l'esplanade**



Source : archive Wilaya Constantine

Photo n°68. Square Valée



Source : [www.constantine.free.fr](http://www.constantine.free.fr)

Photo n°69. Cérémonie sur la place de la Brèche



Source : [www.constantine.free.fr](http://www.constantine.free.fr)

La place de la Brèche constitue un échantillon socio-spatial (photo n°69) très représentatif des mutations survenues dans les espaces de formation coloniale à Constantine. Cette place avait porté plusieurs noms durant la colonisation ; d'abord place Nemours, puis place Valée en référence à deux grandes figures de l'armée française, et finalement place de la Brèche.

Elle a été créée dans un but d'apparat et de magnificence du pouvoir, à son origine. En effet, le service du génie militaire, responsable des premières réalisations en Algérie, défendait avec acharnement l'existence d'une grande place centrale réservée à l'armée afin de servir de place d'Arme.

### **VI-3-1 Espace et paysage urbain de la place de la brèche**

L'histoire urbaine de l'espace de la Brèche est ainsi en grande partie celle d'un essai novateur sur une forme de centre ville et des types bâtis sous l'occupation française, dont l'architecture est européenne, puis de leur retour progressif à des types plus courants, dont l'architecture est néo-moresque.

L'espace de la Brèche apparaît comme un lieu privilégié où l'histoire de l'organisation des tissus se fait de manière contradictoire qui présente une forte centralité dans la ville. Ce qui assurera une liaison marquée par une chaîne de bâtiments administratifs sans coloration ethnique apparente, mais qui établira la continuité du peuplement européen. Philippe Panerai « apporte quelques observations sur des démarches pouvant contribuer à l'appréciation des paysages urbains. Ainsi, l'analyse séquentielle est un outil qui peut permettre le découpage du parcours concerné selon des plans et des séquences pour en faciliter l'analyse.

Cette dernière devient directe et pertinente lorsqu'elle s'effectue selon une réelle approche du « *terrain* », par une succession des déplacements pédestres. C'est à ce niveau que se situe la différence avec la démarche de K. Lynch. Cette dernière, panoramique, reste extérieure au contenu formel de la cité, par contre l'analyse séquentielle s'effectue de l'intérieur. Ainsi cette analyse permet d'étudier les modifications du champ visuel d'un parcours.

L'idée consiste à isoler et reconnaître dans une séquence des tableaux selon leur disposition dans l'espace, c'est de cette manière que le « *visuel* » devient un champ privilégié de la réflexion sur l'urbain. Cette approche a l'ambition de saisir la dimension urbaine de l'architecture. Ceci a le mérite de remplacer l'objet architectural dans un environnement urbain plus large. L'espace urbain possède sa propre logique. La recherche menée en explicite les lois ».

La ville n'est pas une oeuvre finie, achevée, stable, mais un milieu physique en perpétuelle évolution (croissance, modification intense, etc. ...) y a-t-il voie plus évidente que de partir du visible, la forme, pour pénétrer peu à peu dans l'invisible, caché ? L'espace de la brèche est constitué de 12 secteurs : Place de l'esplanade place du 1er novembre place derrière la poste square Benasseur place Ahmed Bey l'esplanade de la station de bus square Panis-parking-station des taxis place des martyres ouest- le rond-point -place des martyres Est .

Plusieurs voies parcours l'espace elles se joignent au niveau de l'avenue Liagre (Lamoricière) et s'articulent autour des 2 nœuds: La place de la Brèche et la place des martyres. Plusieurs édifices monumentaux, constituant son appareil

architectural, se regroupent en un seul lieu, ils sont reconnus comme repère partout: il s'agit du système monumental.

Cette convention ne joue pas d'abord sur l'usage, les activités, les commerces ou les équipements, mais sur la forme urbaine: la place est identifiée sans ambiguïté par différence d'avec le tissu d'alentour (photo n°70).

**Photo n°70. Place Nemours (place de la Brèche)**



Source : Archives Wilaya de Constantine

Dérivant de son origine latine « *place est rue large* » les dictionnaires définissent la place comme un « *lieu public découvert et bordé de maisons ou de monuments* », comme « *un large espace découvert auquel aboutissent plusieurs rues de la ville* », voire comme un endroit où,

ont lieu des prises d'armes et les défilés. Absolument indissociable du tissu urbain, plus ou moins serré, cette place commune prend un sens formel indubitable. Un vide significatif et signifiant, dont la forme est un élément du paysage urbain à tel point que les dictionnaires se fondent sur un unique aspect : la place est un « *lieu public* ».

Elle est à la fois un espace « *convergent* », ayant des éléments internes susceptibles d'attirer les citadins et un espace « *divergent* » qui impose une certaine relation aux structures urbaines alentour (tracé des rues, localisation des commerces, itinéraires des transports publics, flux de circulation, etc.) et qui suppose que le passant prenne conscience des relations de la place avec le reste du quartier, voire, de l'agglomération entière. La particularité de l'espace de la Brèche est qu'il soit constitué de sept étendues matérialisées en squares et places, liées et reliées par des voies.

## **1- Disposition de clôture et forme**

Cet espace public est particulier ; il est né avec le développement de la médina sur l'extérieur, en lien avec le processus de croissance urbaine. Conçu avec une logique exogène (coloniale), il devait prendre en charge une centralité nouvelle. Les limites physiques naturelles ou construites qui ont un temps marqué leur constitution. C'est le cas des contours précis cernés par des enceintes fortifiées.

Un contour marque la façade comme une unité finie, en haut la corniche franche et de part et d'autre, un chaînage vertical ou un pilastre, image déplacée d'un élément de construction, puisqu'ils coïncident rarement avec le mur mitoyen; ce qui accuse leur fonction purement formelle. Le blocage latéral manifeste la cohésion interne de la façade. Il la désigne comme définitive, protégée du risque d'une croissance qui, au cas exceptionnel où on aurait à agrandir l'édifice sur une bande de terrain adjacente, n'en dérangerait pas l'ordonnance.

## 2- La perspective et la lecture de la place de la Brèche

Photo n°71. Défilé du 14 juillet

La lecture de la perspective considérée, est effectuée selon l'axe principal de l'espace de la brèche qui lie les 2 places, est divisée l'espace des squares l'avenue Larimocière (Benboulaid).

Ainsi les données des paysages urbains sont ramenées à un récit



Source : Archive Bibliothèque Commune

qui permettra à l'observateur de classer les lieux qu'il traverse en fonction de leur charge sémantique et de voir comment ces lieux s'appellent, se renvoient, se complètent : distorsion, « *espaces-nœuds* » représentés par les places et « *espaces intercalaires* » représentés par les squares. Accuse l'identité des éléments qui participent à l'ordonnancement et souligne leur rôle syntaxique.

Le fond d'abord reçoit sa consistance de lit ou d'un appareil gravé en creux dans le plâtre. Puis fenêtres (par un cadre et une corniche), bandeaux, chaînages sont relevés, de façon à distribuer des signes explicites de qualité empruntée au vocabulaire monumental. Les motifs sont d'une grande exactitude de travail et crient leur fidélité à des modèles approuvés. La lecture morphologique de l'entité urbaine que nous visons n'est que le résultat d'un parti pris démonstratif. Cette lecture nous permet de construire des schémas, des règles, une structure simple, réduisant un ensemble à un ou plusieurs systèmes logiques.

C'est cette réduction, saisissable alors dans sa globalité qui nous permettra ensuite d'être pertinent localement, quand il s'agira de comparer ces notions à la réalité. La recherche de la définition de l'espace de la brèche pourrait être devinée et même arrêtée à travers l'analyse du bâti. Notre hypothèse est simple : l'espace construit, cette entité urbaine, que nous isolons pour le moment de l'histoire qui peut nous révéler la structure et son existence autant par la description de sa réalité saisie de l'instant que par la reconstitution de son évolution.

### **VI-3-2 Délimitation spatiale de l'espace de la brèche**

La place de la Brèche encadrée par des édifices publics exclusivement élaborés ne s'offre au regard et à la perspective, qu'une fois arrivée à son niveau. La complexité de l'avenue des Squares, évoluant en pente et tracée en diagonale, conjugué à l'implantation de la poste et du palais de justice sur un plan frontal, dérobe l'aspect de la place sur le rocher. Arrivé à la zone centrale, en dépassant la place de la Brèche, côté sud, la structure de l'avenue est altérée, opposant ainsi deux espaces. Les allées prennent l'identité de chaussée urbaine bordée de larges trottoirs. Les limites de l'espace de la brèche sont représentées par l'étendue physique entre le rocher et le Coudiat.

Ses éléments structurants au niveau global sont l'avenue des Squares et les deux places: la place de la Brèche et la place des Martyrs. Cette dernière est subdivisée en trois sous espaces: Le rond-point, les places Est et Ouest qui évoluent sur les différents étages intégrés dans le site et soutenus par de longs murs de soutènement. La relation avec le bâti change, nous passons de la ville continue à l'espace des grandes propriétés où les bâtiments ne font plus l'alignement, mais précédés de grilles et de larges marches délimitant l'espace de deux jardins publics des côtés nord et sud, par leurs façades postérieures d'une part, d'autre part, l'emplacement de l'annexe projetée fait partie de la zone des fortifications.

Une partie de cet emplacement a été concédée à l'administration des postes et télégraphes par P.V, en date du 30 avril 1906, l'autre partie a été concédée à la commune de Constantine par P.V, du 25 novembre 1914. La rétrocession de cette dernière partie au service du génie et la cession à l'administration des postes et télégraphes feront objet d'un avenant à chacun des P.V sus-distingués. La construction projetée dont les façades Sud-Est et Sud-Ouest organisées définitivement constitueront la nouvelle enceinte de la place

ne fera qu'augmenter la valeur défensive de cette enceinte. Etant donné en outre, le caractère d'utilité publique, le chef du génie a autorisé l'agrandissement de l'hôtel des postes et télégraphes sous réserve de l'exécution aux frais de l'administration civile des travaux de défense prévu au P.V de la conférence mixte.

En ce qui concerne l'organisation d'ensemble de l'enceinte, les changements et dispositions nouvelles apportées au tracé en raison de la construction du palais de justice ne donnent lieu à aucune observation. Il y a même lieu de considérer qu'ils rendront plus facile la défense de la place dans la région intéressée. Le remplacement de la grille fixée par un mur de soutènement n'appelle aucune observation. Etant données les conditions toutes spéciales de la guerre avec les indigènes, ces deux genres d'obstacles peuvent être en effet considérés comme équivalents ; la hauteur du mur paraît toutefois insuffisante contre l'escalade, mais il y a lieu de considérer qu'il est bien flanqué par le rempart du boulevard Joly de Brésillon et qu'il sera par suite assez difficile d'y accéder.

L'organisation de la grille proprement dits et de la banquette de fusillade. En ce qui concerne les boucliers rapportés en tôle d'acier spécial, il y aurait intérêt à ménager à leur partie inférieure une rangée de créneaux de fusillade et deux créneaux de tir de mitrailleuse, ces derniers de part et d'autre de la porte. Ces créneaux bas seraient obstrués par des volets mobiles. L'exécution de la grille devant être différée jusqu'à couronnement et non compris la balustrade, pour en faire un sérieux obstacle<sup>43</sup>.

## **VI-4 Boulevards et Avenues**

### **a- Le Boulevard Joly De Brésillons (Boulevard Zighoud Youycef actuel)**

L'insuffisance et la mauvaise position de la porte de la brèche, dont le public demande depuis longtemps le déplacement. L'arrêt du projet de la percée du Boulevard de Brésillon qui a duré des années. Remontant à l'origine de cette affaire, en effet, antérieurement l'administration, a nommé à la date du 7 juin 1879, une commission pour statuer les demandes du service du génie. Cette commission était présidée par Carbonnel, dont la maladie et le décès ont été l'une des causes du retard apporté à la solution de cette question.

Autres causes de retard proviennent du service du génie : lors de la construction de la maison Andréoli, le génie avait lui-même fixé à 6 mètres la largeur du boulevard de l'ouest en laissant à la commune le soin d'exproprier les terrains, si cette largeur de 6 m lui paraissait insuffisante. Dans les projets présentés, pour la zone des servitudes intérieures de la place, le génie propose d'englober dans cette zone, tous les terrains vagues du boulevard de l'ouest et porte ainsi, la largeur de ce boulevard entre la rue de Carthage et la rue Sauzai à 7. 8. 10. 12 et 13 mètres aux dépens des terrains destinés à la construction du futur Hôtel de ville et à la rectification de l'alignement de la maison voisine. Evidemment, il n'y a eu aucune étude à ce sujet et le suivi a commencé par l'alignement des constructions sans occuper des constructions projetées.

Le milieu du boulevard aurait ainsi, des largeurs irrégulières variant de 7 à 13 mètres, alors que les deux extrémités n'ont qu'une largeur de 6 mètres. Sans préjuger les décisions de la commission et du conseil municipal, sur la façade de l'Hôtel de ville, la largeur du boulevard a été fixée par le conseil à 8 mètres au moins. Sur la place Nemours, le projet englobe dans la zone des servitudes et sans aucune utilité, toute la place et même les escaliers du théâtre et du marché aux légumes. Quoi qu'il en soit, cette affaire qui avait été perdue de vue a de nouveau prise en compte et réorganiser la commission municipale dont les conclusions, ont données toutes satisfactions au service du génie, tout en sauvegardant les intérêts de la commune.

Dans la ville, l'opération a commencé par des rues à l'Européenne ont été percés, qui en ont modifié profondément la physionomie surtout dans la partie Ouest, entre la rue du Sergent P. Atlan, le boulevard Joly De Brésillons et la Casbah. Mais la partie Est et Sud-est, entre la rue du sergent P. Atlan et le ravin du Rummel, renferme encore de curieux quartiers indigènes, arabes, juifs qui subsistent à peu près intacts. C'est ce qu'on tente de faire ici, analyser le paysage urbain de la période coloniale.

Il s'agit de l'ancien boulevard de l'Ouest, ensuite rebaptisé boulevard Joly de Brésillons pour rendre hommage à cette personnalité décédée à Versailles ( France) vers 1910.

**Photo n°72. Boulevard Joly-de-Brésillon**

A l'Ouest, le boulevard Joly-de-Brésillon, établi en corniche, et l'on domine le paysage grandiose formé par la large vallée du Rummel, dont le versant gauche, se relève à peu près 1200 m pour former le djebel Chetteba. C'est là que se trouvent l'hôtel de ville (1895-1902) ; escalier monumental ; salle des



**Source : archive Wilaya d'Alger**

fêtes décorée de marbres de la région ; importante bibliothèque municipale) et la préfecture (1879-1885), dont l'escalier d'honneur est orné d'une mosaïque antique trouvée à Lecourbe. Faisant suite au boulevard Joly-de-Brésillon (photo n°72), toujours en corniche puis en tunnel sous l'angle le plus saillant. Dans la ville, même des rues à l'Européenne ont été percés, qui en ont modifié profondément la physionomie surtout dans la partie Ouest, entre la rue du Sergent P. Atlan, le boulevard Joly De Brésillons et la Casbah.

**Photo n°73. Le Boulevard Zighoud Youycef (ex boulevards Joly De Brésillons)**



**Source : Archives Commune de Constantine.**

bronze représentant un coq triomphant avec les ailes ouvertes était un monument dédié aux morts de la guerre. Ce symbole destiné à glorifier la colonisation française à l'époque. L'espace est donc moyen de lutte, non seulement sociale mais aussi politique.

**b- La rue Georges Clemenceau**

Qui traverse des quartiers indigènes, lesquels ont conservé, notamment ceux de droite, une très grande originalité. A droite, les rues abdellah Bey (où se trouvent les principales zaouïas) et Morland, puis les rues des Zouaves et Bedeau sont très pittoresque; en poursuivant en contrebas et au-delà des piles du pont de Sidi Rached

jusqu'au marabout de Sidi Rached, on aura les aperçus les plus curieux et inattendus sur le pont de la ville et le ravin.

### **c- Le boulevard de l'Abîme**

A l'entrée du pont, à gauche, s'ouvre le boulevard de l'Abîme contourne la Casbah, à l'Ouest, et au Nord. Du parapet, qui suit la crête de l'escarpement, belle échappée sur la vallée du Rummel en aval. On passe devant la grotte dite des Pigeons, où des fouilles ont fourni d'utiles renseignements sur la période préhistorique.

A quelques mètres de la grotte, et logé dans un puits profond de 156 m 20 où se déroule aussi un escalier métallique de 800 marches, se trouve l'ascenseur de Sidi M'cid (1931), par lequel on peut se rendre soit à Sidi Mimoun, au moulin Lavie et à l'usine hydro-électrique sur la rive gauche du Rummel, soit sur la rive droite en passant sur le pont des chutes, aux bains de Sidi M'cid.

### **d- Avenue Lamoricière : Axe symbolique Avenue Ben Boulaid actuel**

Les axes symboliques sont suffisamment forts malgré les violences de l'histoire urbaine, demeurent des supports d'urbanisation incontournables. Ce sont des lieux de grandes manifestations politiques, et souvent jalonnés d'éléments qui peuvent servir de repères pour définir un itinéraire à une personne qui ignorerait, le parcours des monuments, des équipements, et des configurations, géométriques assez identifiables.

**Photo n°74 : Vue par la place Lamoricière (1930) de l'Axe fort de l'avenue Ben Boulaid ex : Avenue Lamoricière**



**Source : Teddy «Constantine mémoire en Image», Ed. Alain Sutton, 2001**

Le monument ne sert qu'à conformer un lieu déjà prédestiné par son propre espace ou sa propre fonction. A l'axe symbolique peut se substituer, à partir d'un monument, la perspective symbolique devient un support d'urbanisation .

Cela signifie que les constructions qui peuvent être édifiées sur le parcours de ces axes ( obélisques, statues, arc de triomphe, fontaine) ne doivent pas l'interrompre. Ce sont l'espace public et les institutions de la ville qui font la symbolique (photo n°74).

Plus connue sous le nom de la Brèche, car le parcours historique de ce personnage est très révélateur. A l'époque, le général Lamoricière, « *représente le héros légendaire* », de l'Armée d'Afrique surgissant hors de la tranche sous les murs de Constantine et s'élançant sur la Brèche, « *sabre levé* ». C'est un espace d'articulation et de jonction très important qui relie la première ville coloniale à la ville coloniale moderne Constantine donne une forme de persistance.

#### **e- La rue Caraman**

Commission mixte des travaux publics, procès-verbal de conférence en date du 23 avril 1880, pour conférer sur le projet du prolongement de la rue Caraman, projet présenté par le maire de Constantine, ainsi que l'architecte, Voyer ont été régulièrement convoqués à assister à la séance de l'exposé de l'ingénieur des ponts et chaussées L'alignement et l'exécution de la rue Caraman en question a pour effet :

- 1° de reculer les maisons à bâtir, pour l'emplacement de la rue, ce qui est du reste déjà, un fait acquis ;
- 2° La démolition des trois premières arcades de la maison Azoulay, entre la rue Caraman et la rue basse Damrémont.

Après cet exposé, l'ingénieur des ponts et chaussées, déclare, qu'au point de vue des intérêts de son service, il ne voit aucune objection à faire au sujet présenté. La commission est d'avis d'approuver le projet présenté par le maire le 23 avril 1880, de la percée de la rue Caraman, prolongée par la rue du Sergent Paul Atlan, très commerçante, aux abords de laquelle se trouvent la cathédrale, le palais Hadj Ahmed, la mosquée de Sidi Lakhdar, la mosquée de Salah Bey, ou de Sidi El Kettani.

#### **f- La rue Combes**

Donnée sur la mosquée de Sidi Lakhdar, achevée en 1743, elle est flanquée d'un minaret octogonal du type de ceux de Tunis (hauteur 25 m.). En entrant, on trouve une galerie avec des sépultures, notamment celle du Bey Hassane, fondateur du sanctuaire, et de ses descendants. Un escalier conduit à un vestibule ouvert, d'où l'on accède à la salle de prière, divisée en cinq nefs par des colonnes ; les anciennes faïences italiennes ont été en partie remplacées par de mauvais carreaux modernes. Dans le vestibule se trouvent des lanternes de travail local ancien (restaurés).

### **g- Boulevard Victor Hugo : Le Boulevard Belouazded actuel**

Le Boulevard Victor Hugo situé dans le faubourg de St Jean fait partie des éléments caractéristiques de Constantine ; d'une part, c'est l'un des premiers boulevards coloniaux qui marque la naissance de la ville européenne et d'autre part il forme un des axes qui matérialise le centre de la ville en continuité avec l'Avenue Lamoricière (Ben Boulaïd) et la place du général Lamoricière (place des Martyrs). Ainsi, constitue le marché (et la brocante) tout le long du boulevard en montant vers place pyramide côté gauche.

### **h- Boulevard de la République**

De la place Lamoricière, on peut accéder au plateau du Coudiat par la rue Valée et les escaliers de la rue Petit, qui conduisent au boulevard de la République, où un bâtiment moderne (architecte Castelli), abrite le musée Gustave Mercier (directeur A. Berthier) et la bibliothèque de la société archéologique de Constantine.

### **i- Rue Rhault de Fleury : L'Avenue Abbane Ramdane actuel**

La Rue Rohault de Fleury (avenue Abbane Ramdane actuel) constitue avec le boulevard Victor Hugo (le boulevard Belouizdad actuel) l'une des premières artères principales qui ont marqué la naissance de la ville coloniale moderne à Constantine.

A ce sujet, nous avons jugé intéressant de s'appuyer sur la description que nous fait Michèle Bièsse Eichelbrenner (d'après le témoignage d'une certaine M. Régis) afin de saisir l'ambiance et les activités qui régnaient dans cette rue à l'époque coloniale.

La rue qui conduit du square au Coudiat est bordée d'un seul côté de grandes maisons françaises ayant double exposition, d'un côté elle domine la promenade de la rue de Sétif, de l'autre, elle donne sur la rue où le pied de la construction est constitué de hautes arcades tout le long de la rue, et qui s'élèvent jusqu'au premier étage, d'où l'importance de cette rue destinée aux commerces.

## **V-5 Impact et influence de la structure spatiale coloniale sur la ville traditionnelle**

Avant l'intervention militaire française à Constantine en octobre 1837, la place ne dépasse pas les limites formées par le ravin du Rhumel et le mur de défense construit sur le côté Sud-Ouest. La ville enfermée dans sa muraille structurée en quatre parties, La casbah, Tabia, place El Kantara, et Bab-el-Djabia, intégration totale des quartiers par rapport à leurs site naturel. Les utilisations du sol façonnent un schéma spatial cohérent

avec la localisation de la population et avec les propriétés de l'espace construit et son accessibilité. Le modèle fonctionnel compact et mono centrique se recompose en un autre mono-polycentrique.

Constantine était accessible de deux cotés. Au Sud-Ouest, le mur d'enceinte est percé de trois portes « Bab El Djedid, Bab El Oued, et Bab El Djabia ». La place est reliée au coudiat par un isthme de 300 mètres de largeur. Du côté Est, la quatrième porte Bab El Kantara situé au pied des hauteurs du Mansourah. Bab El Oued est la principale porte de la place, ouverture des chemins qui mènent vers Alger et le Sud, ainsi que Bab el Djedid à l'Ouest, est situé sur le point le plus élevé, elle conduisait à Alger. Bab el Djabia à son tour, communiquait avec le Rhumel, où les habitants puisaient l'eau. Bab El Kantara conduit vers le littoral, permettait de traverser le ravin par un pont antique, restauré par Ahmed Bey. Sur la colline du Coudiat Aty, était aménagé un cimetière, alors que plus bas, à Bardo, étaient installées les écuries du bey.

L'objectif repose sur le postulat qu'il existe un cordon ombilical entre l'ordre social et l'ordre spatial, de telle manière que les structures spatiales introduisent des principes et des formes de l'organisation sociale et en même temps, elles renforcent ou orientent un ordre et un comportement sociaux déterminés.

L'arrivée des français par leur intervention militaire féroce à Constantine a causé des bouleversements atroces dans la structure du tissu urbain de la ville traditionnelle. Une des transformations les plus importantes a concerné les structures spatiales de la ville de Constantine, qui se sont modifiées très rapidement. Malgré leur évidence, il n'existe pas beaucoup d'études consacrées aux modalités, aux causes, aux effets et aux formes de ces changements.

Par les réflexions, les effets et les pratiques de la modernité dans les pays anciennement colonisés, il est important de dissocier les aspects positifs liés au développement des techniques et des conditions de vie des aspects négatifs liés, eux, aux idéologies de la politique de colonisation, la modernité ayant pu servir d'alibi aux visées expansionnistes des pays occidentaux, « dispensateurs de civilisation », pour imprimer sur le territoire algérien la marque de la civilisation et de la domination française.

La texture granulaire de l'espace construit peut s'expliquer comme un phénomène d'émergence à partir de l'utilisation d'unités d'intervention plus grandes, sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à des arguments de conception et de planification centralisés. Cette idée coïncide avec les appréciations de De Mattos (2004) sur la manière isolée et partielle. Dont Jean Royer dans le compte rendu général qu'il fait du congrès international de l'urbanisme aux colonies, reconnaît qu'elle a « encore des incertitudes et des tâtonnements ». La réalité urbaine et architecturale produite relative à la période historique coloniale en Algérie (1930-1962) reflète les mutations politiques, économiques et sociales qu'a connues l'Europe en générale et la France en particulier au 19ème siècle. Ces mutations profondes, telles que la révolution française, la révolution industrielle ont bouleversé la ville post-libérale, ses enjeux politiques et économiques, ses acteurs, les grands mouvements modernes (art, architecture et urbanisme) sont nés de ce grand bouleversement.

L'Algérie, à l'instar des colonies magrébines, l'a également subi car elle a été un champ d'expériences urbaines et architecturales. L'intervention coloniale sur la ville a été l'œuvre du pouvoir militaire qui décide et du génie militaire qui exécute. La ville européenne prend possession de la médina, elle s'accolle à elle, la ceinture, capte ses principales activités pour finir par "l'avalier". Les médinas d'Annaba, Tlemcen sont noyées dans le tissu européen, à Tougourt la moitié du ksar est démoli. A Constantine et Collo il y a superposition de trois percées haussmanniennes sur le tissu ancien.

Le domaine possède à Constantine un très grand nombre d'immeubles ; il avait été établi que les divers propriétaires dépossédés seraient indemnisés au moyen d'échanges. Cette question a appelé maintes fois l'administration militaire et a été traitée pendant plusieurs tournées à Constantine. Il ne s'agissait alors que des maisons situées sur l'esplanade, car il n'était pas question à cette époque d'indemniser les anciens propriétaires dépossédés, à plus forte raison quand leurs maisons étaient démolies. Ce mode d'échange ne paraît pas avoir été accueilli par le domaine, toute fois aucune réponse catégorique n'a été faite aux demandes. Déjà faites à ce sujet. Le directeur devra renouveler ces demandes et adresser un travail qui devrait être soumis au Ministre par l'intermédiaire du gouverneur général. Quoiqu'il en soit, c'est à tort que le chef du génie s'oppose aux reconstructions, sans procéder en même temps au règlement d'indemnité.

La grande superficie du Rocher a été affectée au régime militaire. La construction de nouveaux quartiers ou « ville moderne », dont le vocabulaire utilisé par les acteurs principaux des aménagements pour l'élaboration et la réalisation de cette ville nouvelle ou nouveaux quartiers. Pour ainsi dire, les termes qui reviennent le plus souvent dans la construction des villes nouvelles coloniales « nouveau », « hygiène », « confort », « moderne », « nature », les réalisations permet de décrypter les valeurs représentatives des progrès, de la science, l'hygiénisme, l'apparence et le respect d'un Etat fort, par la ville moderne sur la ville ancienne.

Plusieurs implantations nouvelles sont l'ordre et la sécurité dans les colonies, mais également l'établissement d'une société idéale grâce aux expérimentations militaires acquises qui se sont construites dans la casbah et à Bardo afin d'assurer la surveillance des entrées de la ville. L'armée assurait la fortification de la place pour leur sécurité. L'implantation du tissu colonial s'est faite soit, en le superposant sur le vieux tissu (médina ou ksar) (cas de Constantine, Alger ou Touggourt), en le juxtaposant (cas d'Oran et Annaba), ou le séparant de lui (dédoublement) (cas de Mila et Ouargla). L'émergence de développement, structuration et croissance urbaine de la ville européenne était tributaire du franchissement du Rhumel, s'étend et se construit dans la précipitation.

Bousculée par la rapidité et l'ampleur de l'urbanisation, les pouvoirs publics s'efforcent de parer au plus pressé en développant un urbanisme d'improvisation qui fait abstraction du passé, en constituant une contrainte majeure au développement de la place, et marque une grande rupture, ainsi en ignorant le patrimoine légué par celui d'un équilibre qui avait longtemps existé, en valeurs et structures humaines du point de vue économique social culturel qui régissent cette société traditionnelle, aux techniques agricoles rudimentaires, aux structures familiales et sociales très fortes, à l'espace intériorisé (à l'échelle du bâti, comme à l'échelle du territoire).

« Les effets dévastateurs de l'impact de ses influences sur les structures conceptuelles de la médina, où l'idée, la personne, la maison, la ville dans une relation d'homologie sont considérés comme un tout indissociable, ont entraîné sa fragmentation et atomisation. L'utilisation de ces nouveaux instruments (règles spatiales prescriptives) introduisent un changement de la relation objet-personne.

Par la séparation de la participation de l'homme, seul l'objet moderne est isolé, devient un discours "*fermé*" sur lui-même »<sup>44</sup>.

La conquête coloniale a introduit et a succédé une société fondée sur un modèle, d'une économie capitaliste et d'une culture différente, renversa l'ordre établi depuis des siècles. Cette société coloniale a importé un peuplement de différents pays d'Europe destiné à y faire souche et y à cultiver la terre, à s'ancrer dans le territoire, prenant place de l'autochtone en l'expropriant. La séparation entre la ville européenne et la ville indigène conçue par les professionnels de l'urbanisme et reconnue comme un principe à respecter. Selon Du Vivier (1932), les professionnels de l'urbain s'accordent à « reconnaître le rôle essentiel que doivent jouer les cités dans le monde moderne et l'influence que peuvent avoir, sur la destinée des peuples qui commencent à évoluer, leur emplacement, leur organisation, leur salubrité, leur esthétique ».

Deux aspects d'échelle, l'un avait pour lui l'enracinement au terroir et la solidarité du groupe, l'autre, le prédateur, la puissance économique, l'ouverture au monde, la foi dans le progrès. L'affrontement de ce conflit fut brutal et violent sur le plan social, économique, culturel et spatial. Lors du Congrès International d'urbanisme aux colonies et dans les pays de latitude intertropicale qui s'est tenu du 10 au 15 octobre au cœur de l'Exposition coloniale de 1931 au bois de Vincennes, les travaux portèrent sur les principes de création des villes coloniales.

Placé sous la direction de Henri Prost et de Jean Royer, deux architectes urbanistes qui jouent un rôle central dans la construction de ce qu'on appelle la « ville européenne », « un certain nombre de principes fondés sur des raisonnements scientifiques sont proclamés, qui affirment en filigrane la supériorité des Européens sur les indigènes considérés comme des peuples enfants en retard, à éduquer, tout comme l'étaient alors les couches ouvrières françaises ». Une différence est faite entre « l'urbanisme » comme discipline et « l'urbanisme colonial » qui s'en distingue, l'alimente et l'expérimente (tant à travers ses méthodes que ses principes pratiques) par « les spécificités qu'il soulève et qui dépendent de la géographie, du climat, des mœurs » (Tarde 1932).

Une ville coloniale désormais est une ville aux colonies, c'est-à-dire ailleurs qu'en France (Du Vivier de Streel 1932), ancien directeur des congrès de l'Exposition coloniale,

au nom des « colons soucieux de l'avenir de l'œuvre française et du bien-être des Européens émigrés ou de nos sujets indigènes » est « de ne jamais mélanger dans une agglomération urbaine la population indigène et la population européenne » (Du Vivier de Streel 1932). L'apparence des quartiers populaires et des bidonvilles suite à l'exode rural, et l'expropriation des maisons à l'intérieur de la ville traditionnelle. Cet exode rural progressif a entraîné un développement désordonné des quartiers et des bidonvilles. Des zones de gorbis se développent sur toute la périphérie de la ville.

L'extension au-delà de la rive gauche a fait naître un habitat spontané qui a commencé à apparaître à partir de 1930. « Les hommes ne sont point faits pour être entassés en fourmilières, mais épars sur la terre qu'ils doivent cultiver. Plus ils se rassemblent, plus ils se corrompent. Les infirmités du corps ainsi que les vices de l'âme sont l'infaillible effet de ce concours trop nombreux. Le remède serait de fuir les grandes villes et de retourner à la campagne. Peut-être y viendra-t-on un jour, mais aujourd'hui l'organisation sociale exige ces groupements énormes.

A leurs dangers, à leurs inconvénients, il est possible d'apporter des palliatifs, sinon un remède, et les municipalités peuvent tenter d'éviter, en partie, des conséquences qui sont vraiment redoutables, encore faut-il le faire avec méthode » (Forestier, 1997). D'après Forestier, c'est « l'amélioration des conditions de vie de la masse des habitants et l'accroissement de la moralité ». Prost (1932), ajoute que « l'urbanisme apporte l'aisance de la vie, le confort, le charme et la beauté » parce qu'il permet « l'organisation logique des agglomérations humaines ».

D'après Gaëlle Gillot, Forestier et Prost, « sont tous les deux membres fondateurs de la Société française des architectes urbanistes qui travaille à définir une nouvelle science que serait l'urbanisme, se connaissent bien et ont l'habitude de travailler ensemble à l'école française d'urbanisme est issue du débat culturel et professionnel français sur les formes de transformation de la ville à la fin du XIXe et au début du XXe siècle, à une période où les nouvelles questions relatives à l'aménagement des villes s'élaborent et se précisent, et où de nombreuses études sont réalisées à propos de l'hygiène, de l'habitat insalubre, des nouvelles conditions de travail et de vie ».

De ce fait, Bellevue, disposait au-delà de cet établissement d'un vaste plateau où à partir La domestication de la topographie était une chose nécessaire pour permettre à la ville de s'étendre et de se développer selon un schéma plus ou moins cohérent. La réalisation des ponts s'imposa, plusieurs passerelles vertigineuses relient les deux rives. Le pont d'El Kantara s'est écroulé en 1857, et fut reconstruit et ouvert à la circulation en 1864. Le choix s'est porté d'abord sur le secteur d'El Kantara, qui s'est développé au-delà du ravin. Faubourg Saint-Jean était déjà limitée par le cimetière musulman et le quartier d'Artilleriede 1911, les lotissements ont fait apparaître des groupes de villas disposées le long des voies formaient un quartier élégant réservé aux européens.

La lumière des débats les plus récents dans l'historiographie coloniale. « L'interprétation des grandes tendances de l'urbanisme colonial français en Afrique du Nord est en effet l'objet de controverses importantes, qui sont aussi l'écho et l'illustration à la fois des ambiguïtés de la posture de recherche en contexte post-colonial, et de la complexité d'un rapport à la ville arabe jamais neutre et souvent objet de puissants fantasmes. On disserte également abondamment sur les allers-retours de la pensée urbaine entre Afrique du Nord et France. L'urbanisme à la française doit ainsi beaucoup à l'expérience coloniale »<sup>45</sup>. « L'interprétation des caractères de cette liaison est sujette à de vastes polémiques : la colonie peut ainsi être vue autant comme laboratoire de la modernité que comme laboratoire de la ségrégation.

Ce qu'elle fut assurément, c'est laboratoire de l'action de la structure étatique. Une tendance récente de l'historiographie est venue contester violemment la survivance en France de l'idée que l'urbanisme colonial était avant tout un laboratoire de la modernité. Illustrée par les travaux de Fred Cooper et Laura Stoler<sup>46</sup>, de Gwendolyn Wright<sup>47</sup> ou Janet Abu-Lughod<sup>48</sup>, dans un contexte que Timothy Mitchell<sup>49</sup> contribue à éclaircir, cette tendance est venue désenchanter la lecture de l'urbanisme colonial français ». Dans la mesure même où notre recherche était de faire l'histoire de la ville non pas à travers ses monuments - éléments exceptionnels - mais dans ses architectures mineures - éléments courants - nous nous posions le problème de disposer d'un outil de description de la ville comme système.

## Conclusion

Le projet de percement de la ville nous paraît comme un témoignage de la capacité et du rôle de tous les acteurs (ingénieur, Etat, commune, investisseurs, population,..) dans la production de la ville coloniale par la décomposition et la recomposition de la médina. Il met en exergue l'articulation des intérêts du politique, du social et de la technique autour d'un projet qui va du tracé de la voie au remembrement et à la viabilisation des parcelles (canalisations d'eau potable, évacuation des eaux usées, éclairage). Le tracé de la voie livre le soi à une spéculation sans frein. Il impose des achats de maisons, de terrains, souvent à la suite d'expropriations et favorise la mutation foncière.

L'espace de la brèche est l'espace intercalaire dans la ville continue sur les deux collines. A son niveau, la ville continue de se développer, les types s'autonomisent à la faveur de l'exhibition de la ville européenne. La forme urbaine, perturbée dans sa netteté, devient seconde par rapport aux types bâtis. Il cesse d'être lu comme facteur de polarisation, devient facteur d'éclatement. Les éléments structurants de l'espace de la Brèche au niveau global sont les deux places : place du Nemours et place des Martyrs et l'Avenue centrale Lamoricière (Ben Boulaid) divisant les deux squares.

Son support physique est un site en pente. Malgré les remblais du Coudiat-Aty, l'assiette est concave dans l'axe Nord-sud et convexe dans l'axe Est-ouest. La structuration l'espace nous rappelle « la selle à cheval ». Cette configuration a rendu impossible la perception de toute étendue subdivisée en sous-espaces, dont les constituants sont la place, le square et les voies de circulation.

- La disposition des édifices publics perpendiculairement à l'axe de l'avenue du Squares, conjugué au langage expressif de leurs façades « devant » a morcelé l'étendue de l'espace en espace ouvert au grand public et en espace fermé au grand public. Ce dernier est exclu de la pratique spatiale et sociale du lieu.

- Les voies, malgré leurs potentialités morphologiques timides (7,20 m 8,30 m 11,20 m 14,20 m) sont appelées accomplir le rôle de voies urbaines qui desservent un centre urbain d'une agglomération importante.

- L'étude typologique des voies renvoie à ce que la France a fait dans la médina ou plutôt sur le rocher d'une part, et d'autre part à l'effort minimal et même faible déployé afin de vaincre la contrainte du relief et la forme du terrain. Les places aménagées renvoient à

l'obstination du génie militaire à calquer le projet de lotissement même sur un site à relief accidenté, en assurant les liaisons par des artifices tels que rampes, escaliers, murs de soutènement.

Notre outil choisi est jugé jusqu'ici comme seul capable d'instituer un modèle de description de la ville examinée dans la matérialité physique. D'une part, travaillant au niveau des éléments, nous avons dressé une typologie des constituants de l'espace de la brèche: la place et la rue, d'autre part travaillant au niveau de l'ensemble, il fallait caractériser la forme urbaine de l'entité à travers le repérage et la lisibilité. Entre la typologie des constituants et la forme urbaine de l'ensemble, s'établit un rapport dialectique, qui se modifie au cours du temps et en fonction des mises en vue de l'espace public.

La typologie classe les constituants de l'espace public dans le fragment, dans le système de leurs relations de mise en vue qui les rendent perceptibles et perceptifs dans la ville. Elle pointe la direction de la forme urbaine qui est produite par la définition des limites de l'espace en spatialité close ou ouverte. De plus, elle néglige aucun, des éléments qui peuvent assurer cette définition, comme la mise en vue des façades, l'espace public, comme paysage, les modalités du regard, qui permettent de constituer un intérieur urbain, condition indispensable pour établir une place et les différencier des vides qui bordent les bâtiments. En utilisant la force comme outil principal d'action pour légitimer ces projets ambitieux où le paysage de la ville est surchargé de lieux communs où la nostalgie et le poids de la mémoire l'emportent aisément sur les principales mutations, Constantine, a vécue durant cette époque beaucoup de transformations urbaines et architecturales, qui ne sont guère respectueuses du tissu urbain et de ses formes.

C'est ainsi que depuis la constitution de la commune, le plan d'alignement et de nivellement de Constantine n'a pas cessé d'être appliqué à chaque fois que l'occasion s'en est présentée ou qu'un propriétaire a été conduit, pour une cause quelconque, à demander son alignement et son nivellement, c'est le cas de la basse Souika. Si l'on voulait, exécuter le plan complet de Constantine (intra-muros), terminer sa voirie et ses égouts, il faudrait dépenser des sommes considérables en travaux et en expropriations. Cette lourde tâche, successivement entreprise, n'a pourtant rien qui effraie. Nous signalons ce fait pour démontrer que les dispositions générales, logiquement conçues, bien qu'onéreuses dans leur ensemble, sont parfaitement applicables à l'aide d'opérations

fractionnaires, pourvu que l'on définisse une politique de la ville et des stratégies conséquentes.

Les réalisations ont donné un amalgame de sous-quartiers juxtaposés par la venue massive des européens, Une des idées qu'ils cherchent à expérimenter et à imposer est la planification globale de la construction des villes. Cette planification « le plan » doit répondre à trois principes clés : le zoning, le choix d'artères de circulation comme éléments structurants de l'organisation de la ville, et l'introduction de la nature dans la ville pour lui apporter l'hygiène nécessaire. Elle permet ainsi de construire une ville moderne dont la conception se fonde sur des considérations scientifiques<sup>50</sup>.

Cela permet d'inscrire les travaux des quartiers nouveaux dans les colonies dans une démarche de modernité dont la France est porteuse, forte de son expérience de modernisation urbaine parisienne, vue comme un idéal. Cette confusion consciemment ou inconsciemment entretenue, entre ces aspects est directement responsable de l'attitude ambiguë vis-à-vis de ce nouvel aspect d'urbanisme<sup>51</sup>. Ce fait empirique peut s'interpréter, comme des évidences de l'intervention de principes de territorialité dans l'organisation spatiale. Cela veut dire que les groupes sociaux, autant ceux qui ont tendance à s'intégrer dans l'espace que ceux qui ne le sont pas, se réunissent dans des espaces déterminés et tendent à s'exclure.

## Références

- <sup>1</sup> Abu Luhghod (J), Rabat Urban apartheid in Maroc. Princeton. University Press ; 1980.
- <sup>2</sup> B.Pagand. La Médina de Constantine. ; 1989, Op.cit. p.123, in thèse Doctorat de B. Sahraoui 2004.
- <sup>3</sup> Aix Archives Nationales f 80, AEF Algérie laisse 1674 b. Observation sur le mémoire du commissaire civil.
- <sup>4</sup> Constantine-administration. 09 juin 1844, moniteur universel 11 juin 1844.
- <sup>5</sup> B. Pagand. La Médina de Constantine. , 1989, Op.cit. p.l8
- <sup>6</sup> Lettre de Bugeaud à Lapaine ; Lapaine. Aix : Archives Nationales. F80. AEF Algérie Laisse 1674 b: Observations sur le mémoire de Mr le commissaire civil
- <sup>7</sup> Jacques Berque, 1958. Médinas, villeneuves et bidonvilles. Cahier de Tunisie (21-22), p35
- <sup>8</sup> Arrêté n°294 acte n°12 p.159, in recueil des actes de la préfecture de Constantine n°1 1860-1869, chambre de commerce de Constantine.
- <sup>9</sup> Le tombeau de Proecilius (receuils de la société archéologique de Constantine : 1856-57)
- <sup>10</sup> La question de l'extension des limites est ainsi posée préfet Lapaine le 23 juin 1863.
- <sup>11</sup> En 1877, l'administration militaire projette la construction d'un magasin général au camp des oliviers pour remplacer les différents magasins.
- <sup>12</sup> Ayant pour représentant à Constantine M.M. Chaume et Sarazin
- <sup>13</sup> Une première offre de projet de pont entre le carrefour de la rue nationale et la gare aux marchandises est déposée par des particuliers en 1882.
- <sup>14</sup> « Chaume désire vendre des terrains avantageusement pour assurer la salubrité et les commodités de la circulation ». 1890.
- <sup>15</sup> L'idée de construire un pont à la pointe de Sidi Rached remonte à 1885 avec la première la société de dérasement du Coudiat -Aty .
- <sup>16</sup> Le tracé part de la halle aux grains, qui permet d'y établir deux voies ferrées pour le chemin départemental et les tramways électriques. 1901. p.166.
- <sup>17</sup> L'enquête commodo - incommodo a été ouverte du 11 novembre au 2 décembre 1901. 1901, P.165.
- <sup>18</sup> « qu'il vaudrait cent fois mieux ne pas avoir de deuxième pont que d'en avoir un qui provoquerait la dévastation de la ville arabe ». 1903, p 16.
- <sup>19</sup> Le maire Morinaud. 1903, p.116.
- <sup>20</sup> Il sera financé par la commune, le département et l'état. Même la société du Coudiat -Aty s'était engagée à verser, aux termes de son contrat du 28 novembre 1896, une part contributive de 100.000 frs à titre de participation dans les dépenses de construction du pont.
- <sup>21</sup> Voir projet d'amélioration et d'embellissement de l'esplanade Valée. 1868.
- <sup>22</sup> Le marché aux légumes, transféré sous la place Valée, est remplacé par le crédit foncier 1908.
- <sup>23</sup> Leonardo Bénévolo, « La ville dans l'histoire européenne », éd. du Seuil, Paris, 1993, p.226.
- <sup>24</sup> Gaston Bardet, cité par Michel Ragon, « Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes idéologies et pionniers 1800-1910 », Belgique 1986 Casterman, p.95.
- <sup>25</sup> Haussmann, cité par M. Ragon p.96
- <sup>26</sup> Bab et djabia et bab et oued ont été obturées et entre les deux la porte Valée a été percée. Porte d'el kantara a été refaite. in Bertier et Chivé , Constantine son passé et son centenaire, ed. Braham Constantine 1937.
- <sup>27</sup> Idem
- <sup>28</sup> Reconstitution faite à partir des délibérations du conseil municipal, de M. Biesse-Eichelbrenner (Constantine la conquête et les pionniers) et du plan d'alignement et de nivellement de 1876 (en 5 feuilles éch. 0,002 pour 1 mètre).
- <sup>29</sup> Le point le plus élevé du Rocher se trouve à 664 mètres et le plus bas à 534 vers la pointe de Sidi Rached.
- <sup>30</sup> Six feuilles à échelle 0,002 mille/m un plan général à l'échelle 0,0005, et un autre plan à l'échelle 0,005 p.m. Calsat. J, (1961), « étude urbaine de Constantine ».
- <sup>31</sup> M. Ragon, op. cité p.96

- <sup>32</sup> Ex chemin de fer de Constantine Milah, Constantine-Oued Athmania, Tebessa-Ain el Beida, Souk Ahras-Ain el Beida (1884), Constantine-Chateaudun (juin 1886), Milah-Constantine (1890).
- <sup>33</sup> Chemin de fer Transsaharien (1890), Biskra-Ouargla (1895).
- <sup>34</sup> Cf. dépêche du 28 Juillet 1860 n°1089 d'après la lettre du gouverneur Général adressé au préfet Alger, le 5 Septembre 1861
- <sup>35</sup> Les travaux de la conduite de Fesguia ont été commencés en 1867 et terminés en 1872.
- <sup>36</sup> Le pont s'est écroulé le 18 mars 1857.
- <sup>37</sup> Procès verbal de la conférence au sujet du tracé de l'emplacement de la gare, 25 oct 1857.
- <sup>38</sup> En 1870 la commune a échangée, avec les propriétaires, une maison située rue Constantin qui permettra l'ouverture immédiate de la dite rue et de la rue Saffar.
- <sup>39</sup> Depuis sa jonction avec la grande artère Imperiale jusqu'à la Brèche, qui aurait une pente de 137 millimètre par mètre.
- <sup>40</sup> B. Pagand. La Médina de Constantine. 1989. Op.cit. p.28
- <sup>41</sup> B. Sahraoui, Thèse de Doctorat, 2004, Université de Constantine.
- <sup>42</sup> Archives Château de Vincennes, Paris.
- <sup>43</sup> Bibliothèque Nationale, Mitterrand, Paris
- <sup>44</sup> A. Touati, Thèse de Magister 1997, Université de Constantine, Architecture.
- <sup>45</sup> Sur le rôle de la science coloniale dans la constitution de l'urbanisme français: Bruant (Catherine), « L'Orient de la Science sociale », Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée, 1994, 73, p.295-310.
- <sup>46</sup> Cooper (Fred) Stoler (Ann Laura), « Between Metropole and Colony: Rethinking a Research Agenda », dans le livre qu'ils ont dirigé: Tensions of Empire: Colonial Cultures in a Bourgeois World, Berkeley, University of California Press, 1997, p.1-56.
- <sup>47</sup> Wright (Gwendolyn), The Politics of Design in French Colonial Urbanism, The University of Chicago Press, 1991, 398p.
- <sup>48</sup> Abu-Lughold (Janet), Rabat. Urban Apartheid in Morocco, Princeton University Press, 1980, 374p.
- <sup>49</sup> Mitchell (Timothy) (dir.), Questions of Modernity, University of Minnesota Press, 2000, 229p. Voir aussi: Mitchell (Timothy), Rule of Experts: Egypt, Technopolitics, Modernity, Berkeley, University of California Press, 2002, 423p.
- <sup>50</sup> Françoise Choay déconstruit cependant cette foi en la science en affirmant que « les systèmes de valeurs sur lesquels l'urbanisme repose en dernier ressort ont été masqués par l'illusion naïve et persistante d'une assise scientifique » (Choay 1965 : 77).
- <sup>51</sup> Le terme « urbanisme » (en français) apparaît pour la première fois en 1910 dans un article de Paul Clerger dans le Bulletin de la Société géographique de Neuchâtel (Bardet, 1972 : 19).

## Conclusion Générale

Implantée sur un rocher, Constantine, l'une des plus anciennes villes d'Algérie, représente l'image urbaine typique de la ville traditionnelle, appelée nid d'aigle, elle est accessible que par le sud, faisant ainsi d'elle une presque île.

Ainsi la vieille ville ou médina et ses multiples sociabilités est souvent opposées à la ville nouvelle et moderne par le défit de l'ordre spatial ancien en y inscrivant des perspectives d'ouverture intra et extra-muros, la nécessité d'une intervention française à Constantine, puise son argumentation dans une double justification, commerciale et idéologique, à travers cette action destructive, a abouti à désorganiser, défigurer et même meurtrier le maillage urbain du tissu ancien de la ville depuis sa prise, en un temps très court, effaçant la face traditionnelle issue d'une période qui a duré des siècles.

Celui-ci, dans ses différentes phases, dimensions et formes locales, peut ainsi désormais être interprété de manière critique et dynamique: à la fois certes dans ses composantes d'application à la ville héritée de nouveaux principes d'urbanisme mais aussi surtout dans sa nature d'imposition autoritaire d'une vision coloniale de la société urbaine.

Comme il l'a décrit Picard « La première phase, en Algérie, est marquée par l'importance de l'urbanisme militaire. Cartographie et génie militaire se conjuguent pour façonner la perception administrative française de la ville conquise. D'un point de vue morphologique, l'opération principale consiste souvent d'abord en le dégagement d'une place d'armes par le Génie militaire. Dès le début de l'occupation française, en Algérie tout d'abord, de grandes opérations d'urbanisme sont ainsi entreprises, qui révèlent l'idéologie urbaine ayant cours dans ce domaine »<sup>1</sup>.

L'appropriation de la ville de Constantine et l'exécution de la stratégie militaire a causé le déplacement forcé de sa population vers le bas engendré par un entassement croissant, les maisons rassemblaient des familles d'extraction différente ayant une grande sociabilité, ne fait pas retrouver à ceux-ci les comforts qui étaient

les leurs avant la guerre et ses exodes, se surprend à rappeler, même par le biais du mythe, une période très riche de vertus et d'abnégation.

Cette sur-occupation des maisons est une donnée imposée par les circonstances de l'intervention militaire, frappée par la fragilité, la marginalité et la précarité des conditions sociales, symbole du déclassé de cette partie basse, au profit de la destruction des quartiers les plus significatifs de l'espace urbain existant localisés dans la plus grande partie haute de l'ancienne ville. Dans tous les cas, cet urbanisme incarne dans sa nature la négation des capacités de décision des populations locales et une conception de la vie sociale reposant sur des principes racistes de séparation, de domination et de hiérarchisation.

La décision de l'administration militaire à la démolition totale de la moitié de la ville, c'est-à-dire tous les quartiers de la partie haute (la Casbah et Tabia) pour la construction de la ville moderne européenne par les premières implantations coloniales correspondaient à une juxtaposition et une superposition au cadre traditionnel et bouleverse le paysage urbain et lui impose une architecture totalement étrangère sur son sol, en ayant deux éléments distincts qui n'ont pas su trouver dans leur évolution la continuité nécessaire à la constitution d'une ville homogène.

Cette modernité urbaine présentée par Dennis et autres spécialistes comme, « L'essence de la modernité urbaine est généralement définie au travers du processus de rationalisation technique de l'espace urbain et d'application à la société urbaine de nouvelles modalités de gouvernance, liées au développement de l'appareil bureaucratique et au souci de créer des instruments fondés sur une connaissance rationnelle de l'espace et de la société »<sup>2</sup>.

Suite au raisonnement de Guillén, cette narration de la modernité se doit désormais d'être contestée, tant elle apparaît comme biaisée. « On voit souvent le reste du monde comme en porte-à-faux par rapport à ce processus, connaissant au mieux un modernisme sans modernité, c'est-à-dire une modernisation technique sans réforme de la société<sup>3</sup>, et incapable, pour des raisons facilement conçues comme ontologiques, d'avancer dans la voie tracée par l'hémisphère européenne ». Il poursuit, « Du côté de l'Europe, par la démonstration que ce continent ne constituait en rien un modèle exportable. Et du côté des sociétés méridionales ou

orientales, en montrant l'existence de formes de modernité dont la nature est plus complexe que la simple transposition, et surtout la prégnance de postures torses de modernité, dans des sociétés soumises par l'Europe même à une forme foncièrement perverse de modernisation »<sup>4</sup>.

L'instauration d'une ville moderne sur une autre historiquement conçue sur des bases sociales culturelles, économiques, religieuses et des mœurs a porté un dualisme urbain pendant la période coloniale qui a provoqué une rupture qui, loin de s'oblitérer. En effet, les français avaient manifesté, dès leur entrée dans la ville, une incompréhension totale envers le style architectural et urbain local. Ils voyaient en son organisation un chaos total (ville labyrinthe, sinueuse, insalubre...). Elle était décrite par la doxa française comme étant : "sans ordre ni sécurité", "sans art ni industrie", "sans air ni lumière"... , autant de préjugés ségrégatifs qui ont failli entraîner la ville traditionnelle socio-spatiale à l'éradication et l'exclusion.

« Pour l'Europe ainsi, le paradigme d'une modernité urbaine univoque et linéaire dans sa progression est discuté et nuancé depuis au moins une décennie. Même pour la période Haussmannienne, un chercheur comme Matthew Gandy a pu montrer comment les caractères de la modernité technicienne urbaine sont plus complexes qu'on ne l'a longtemps pensé »<sup>5</sup>.

Après la promulgation de l'ordonnance du 9 juin 1844 ; qui stipulait la séparation du rocher en deux quartiers distincts : l'un européen et l'autre indigène et les logiques de projets et les logiques politiques à l'origine des formes spatiales de cette période donnèrent naissance à une ville dont l'organisation induira la séparation entre la société musulmane et la société européenne (division spatiale de la ville).

En 1846, le Plan général d'alignement de la ville d'Alger en consacre la prévalence<sup>6</sup>. Constantine est soumise à un traitement comparable<sup>7</sup>. Cet ordre urbain n'accorde aux anciens habitants de la ville qu'un statut de spectateur d'un mode de vie moderne inaccessible qui plus tard provoquera des contradictions et conflits socio-spatiaux profonds. « Que cet urbanisme militaire ait été plus ou moins inspiré par le Saint-simonisme<sup>8</sup>, n'enlève rien au fait qu'il s'agit de créer de la ségrégation spatiale, sociale et raciale. La ville 'moderne' ou 'européenne' est conçue en

juxtaposition à la vieille ville (que le vocabulaire colonial désigne de plus en plus selon la terminologie d'un pittoresque local miroir de la modernité importée). Au fur et à mesure de l'expansion coloniale française au Maghreb de telles extensions urbaines sont construites, d'Alger à Tunis, de Rabat à Marrakech<sup>9</sup> ».

La commission de 1850, d'alignement et de nivellement des rues viendra alimenter les ambitions militaires qui consistaient à modifier le tissu traditionnel; avec pour volonté de s'emparer plus d'espace des bâtisses des autochtones, qui n'a pas été épargné pour s'apprêter aux travaux d'alignement et de rectification, qui ont fait introduire des routes carrossables, sous prétexte d'améliorer et d'embellir le cadre urbain général de la ville suit par les grandes percées dites Haussmanniennes.

Alors que le but de ce prétexte était bien sûr dans l'intérêt des déplacements militaires et assurer leur sécurité en améliorant l'accès et l'acheminement des troupes afin d'assurer le contrôle permanent de la population indigène de cette partie connue une densification accrue suite au transfert massif et douloureux de la population de cette dernière. La ville coloniale est ordonnée selon les principes d'une rationalité hygiéniste et fonctionnaliste. Les caractères de localité ou de pittoresque colonial se superposent à cette trame<sup>10</sup>. Ces travaux de transformation entrepris venaient en réponse aux besoins de l'armée, car, un an après son occupation, Constantine n'était considérée qu'une simple ville de garnison.

C'est ainsi que les premières interventions coloniales touchèrent les zones stratégiques et sécuritaires qui, rassemblait les principaux corps militaires et surtout, aménagés les édifices de la centralité au profit des renforcements des services militaires (maisons, mosquées équipements divers ...). Ce qui a provoqué des transactions sur des immeubles anciens, en plus d'un certain nombre d'expropriations au sein même du tissu réservé à la population musulmane, et fut altérée et la ville européenne s'installa sur l'essentiel de la ville traditionnelle. La façade extravertie prend la place de la façade introvertie et le couloir central celle du patio, pour ne citer que ces deux aspects des plus caractéristiques de l'habitat traditionnel, suivi de la dégradation de son tissu, par la pénétration Haussmannienne au cœur de la ville mère au profit d'une ville moderne européenne. Sur ce point,

selon Lafi, « Quant au lien entre modernité technique et construction de la société démocratique, il est encore plus ténu.

Qu'Hausmann, bras droit d'un homme arrivé au pouvoir par un coup d'Etat, et exerçant des pouvoirs urbains préfectoraux et non civiques municipaux en soit le symbole. Si ce lien présumé n'est pas toujours discuté avec la vigueur qu'il conviendrait, on peut néanmoins partir ici du constat qu'en Europe même, modernisation technicienne des villes, modernité bureaucratique et société démocratique ne sont pas les éléments d'un même développement parallèle et mécanique. L'Europe, de plus, connaît zones d'ombres, de dictature et d'arriération jusque très tard dans le XIXe siècle, voire le XXe, si bien que toute liaison mécanique entre modernisation urbaine et démocratie est à exclure.

S'il est un moment important en revanche en Europe, c'est celui de la démocratisation de la vie municipale. Mais il advient seulement entre 1890 et 1914 (là où il advient). Prudence, donc, sur la modernité urbaine exportable en tant que caractère de civilisation. La modernité technique urbaine et planificatrice ne va pas de soi en Europe au XIXe siècle, et ce qui se passe dans le contexte ottoman puis colonial doit être lue selon des logiques plus complexes que celles permises par le seul usage des catégories de l'importation et de l'exportation et des mécanismes géométriques de la translation.

Pour l'analyse des sociétés longtemps considérées comme périphériques par rapport à la modernité urbaine (mais aussi par rapport à l'industrialisation et à la complexification des rapports capitalistes), il convient de même de se départir du schéma de la simple importation, ou de l'inadéquation à appliquer des recettes dont on voit qu'elles étaient loin de constituer l'essence d'une prétendue civilisation occidentale, dont les caractères éventuels sont à lire avec plus de nuances »<sup>11</sup>.

De telles métamorphoses dans le contenu spatial et social de la ville laissèrent des traces flagrantes parfaitement lisibles, qui influent encore aujourd'hui et de façon déterminante sur l'organisation spatiale et fonctionnelle de l'ancienne ville. Cette organisation de l'espace et ses représentations sont des terrains d'observation des interactions de confrontation de ces deux modèles, il apparaît qu'ils procèdent tous

deux à un décalage d'une question spatiale vers une question sociale, de ces derniers, juxtaposés sans espace intermédiaire et se confrontent à des rapports socio-spatiaux différents et non compatibles au quotidien à des pratiques récurrentes se rapportent toutes au voisinage.

Suite à la conquête de l'Algérie, l'ensemble des structures et des dynamiques traditionnelles de l'Algérie précoloniale arabe-ottomane, se vit profondément bouleversé. Le développement pathologique des villes et le désarroi des populations furent notamment provoqués par la désintégration de l'ordre agraire, des cadres sociaux et des registres sémantiques, le démantèlement des conduites collectives et des liens d'appartenance. D'après Herzog et Motika, « Une modernisation des réseaux de service public, souvent dans le cadre économique du système de la concession (avec les premiers transports urbains sur rail), et par un renforcement de la visibilité monumentale impériale : tours de l'horloge symbolisant le temps impérial, marchés modernes, palais du pouvoir, lycées, écoles..., d'autant que souvent l'influence de l'Europe par le biais des consuls érigés de manière ambiguë en protecteurs des minorités va plutôt dans le sens de l'ancien régime.

On s'accorde par ailleurs aujourd'hui à attribuer à la modernité ottomane sa propre dimension d'orientalisme »<sup>12</sup>. La colonisation, avec ses panoplies de techniques occidentales (urbaines, culturelles, administratives, etc.), s'attacha particulièrement à saper les fondations de l'ethos des sociétés rurales et urbaines tout en déposant en elles des structures matérielles et mentales exogènes. Manifestée à travers des phénomènes spécifiques de déstructuration et de restructuration des cadres spatiaux et temporels (Lévi-Strauss, P. Bourdieu, G. Balandier, etc.), la colonisation a été mise en œuvre par la violence fondatrice et organisée qui a rythmé inlassablement le sacrifice des formes sociales indigènes à l'autel d'une nouvelle modernité de conquête.

L'analyse du travail de cette hypothèse, a été hiérarchisé selon une démarche chronologique d'exposition des faits urbains, caractérisant l'évolution urbaine de la ville de Constantine, comment ont-ils agit sur la médina.

## 1. Une approche historiographique sur la ville traditionnelle

2. Une étude approfondie du tissu lui-même, dans sa forme, son organisation et son mode de fonctionnement, afin de :

a) faire connaissance avec le site étudié

b) Justifier le fait que bien que la médina fût décrite comme un modèle de désordre urbain, elle ne reste pas moins, une cité bien fonctionnelle.

Ceux qui constituent la base d'exploration de la cité traditionnelle, pour aborder la compréhension des opérations ultérieures opérées sur son tissu. Analyser dans le détail, les projets urbains coloniaux. Ce dernier aspect de l'étude à démontrer comment l'intervention coloniale depuis 19<sup>ème</sup> 20<sup>ème</sup> siècle a dénaturé le tissu ancien. L'ambition coloniale d'expansion et d'extension, produira un urbanisme ségrégatif et négligence, car par sa typologie, l'urbanisme occidental ne pouvait pas fusionner avec le tissu arabo-musulman. Il a par conséquent grignoté son espace.

Le « filling » absent entre la ville moderne créée et la cité historique, accentuera la différence et produira incontestablement un rejet qui ne correspond pas, par celui qui le domine d'une part, d'autre part., quand on sait que sa monumentalité et sa dominance, la ville moderne engloutira celle dont l'aspect et la forme, sont plus renfermés et plus compactes. C'est ainsi, qu'on est en mesure de dire que, la source du chaos de la médina, découle avant tout de la négation coloniale (par le laboratoire d'expériences des villes modernes), car la gouvernance d'occident sera la première à prendre en charge, depuis 1837 et ce jusqu'en 1962, le tissu urbain de la vieille ville de Constantine en particulier. Le projet de percement de la ville nous paraît comme un témoignage de la capacité et du rôle de tous les acteurs (ingénieur, Etat, commune, investisseurs, population,..) dans la production de la ville coloniale par la décomposition et la recomposition de la médina.

Il met en exergue l'articulation des intérêts du politique, du social et de la technique autour d'un projet qui va du tracé de la voie au remembrement et à la viabilisation des parcelles (canalisations d'eau potable, évacuation des eaux usées, éclairage). Le tracé de la voie livre le soi à une spéculation sans frein. Il impose des achats de maisons, de terrains, souvent à la suite d'expropriations et favorise la mutation foncière. La rue, avec les bâtiments à étages, plonge le quartier indigène dans l'obscurité complète. Elle l'emprisonne. Les transformations de la ville originelle

sont encadrées par un plan d'alignement et de nivellement global, mais celui-ci ne se perpétue pas au-delà de l'enceinte. L'extension de la ville s'est faite quant à elle par des initiatives privées et publiques, et dans la plupart des cas le pouvoir municipal ne fait que suivre et réglementer les initiatives des européennes et les spéculations en cours. Contrairement à la ville originelle, l'extension s'est faite le long des routes sur des terrains privés mais appartenant en majorité à des européens qui deviennent de ce fait des acteurs principaux dans la production de la ville.

Il n'y a pas eu de plan global préalablement établi avec une répartition fonctionnelle des activités, mais des opérations d'agencement et d'alignement de morceaux créés, à caractère résidentiel, à l'intérieur des limites de la ville, ainsi que des négociations pour la préservation des terrains destinés aux équipements avec concentration au niveau du Coudiat- Aty. Cependant, pour des raisons économiques et pour ne point engager la commune dans des dépenses d'expropriation et de reculement, les constructions en dehors de la ville sont contrôlées dans leur alignement par des plans de lotissements. Le souci de marquer les limites est constant en prévision de l'avenir de l'agglomération. La ville coloniale est une ville pour les européens, qui exclut tout programme pour les indigènes, sauf conservation du quartier originel, sur le Rocher.

En terme de modèle de ville, il n'y a là qu'un cas spécifique dont la règle reste la régularité du tracé des lotissements, l'aménagement des espaces publics tel la rue, l'esplanade et la place. Cela fait partie tout autant de la légitimation culturelle du pouvoir impérial que d'un processus plus vaste lié à la modernité elle-même et bien connu désormais d'invention de la tradition<sup>13</sup>. Quant à l'urbanisme post-ottoman, il peut être soit national turc<sup>14</sup>, soit national des nouveaux Etats indépendants, par exemple grec<sup>15</sup>, soit colonial. « Ce qui est le cas pour le Maghreb. L'analyse de l'urbanisme colonial français doit se faire dans le cadre d'une connaissance de l'héritage ottoman débarrassée de l'a priori culturaliste les plus prégnants.

Quant au cas des villes coloniales, qui ont héritage ottoman ou pas, méritent une attention du même type, tant la période précédant la colonisation était plus complexe que ce que peut révéler une clé de lecture fondée sur la seule survivance

féodale. La planification coloniale française s'inscrit donc dans un contexte plein de sens »<sup>16</sup>.

La lumière des débats les plus récents dans l'historiographie coloniale. « L'interprétation des grandes tendances de l'urbanisme colonial français en Afrique du Nord est en effet l'objet de controverses importantes, qui sont aussi l'écho et l'illustration à la fois des ambiguïtés de la posture de recherche en contexte post-colonial, et de la complexité d'un rapport à la ville arabe jamais neutre et souvent objet de puissants fantasmes. On disserte également abondamment sur les allers-retours de la pensée urbaine entre Afrique du Nord et France. L'urbanisme à la française doit ainsi beaucoup à l'expérience coloniale »<sup>17</sup>. « L'interprétation des caractères de cette liaison est sujette à de vastes polémiques : la colonie peut ainsi être vue autant comme laboratoire de la modernité que comme laboratoire de la ségrégation.

Ce qu'elle fut assurément, c'est laboratoire de l'action de la structure étatique. Une tendance récente de l'historiographie est venue contester violemment la survivance en France de l'idée que l'urbanisme colonial était avant tout un laboratoire de la modernité. Illustrée par les travaux de Fred Cooper et Laura Stoler<sup>18</sup>, de Gwendolyn Wright<sup>19</sup> ou Janet Abu-Lughod<sup>20</sup>, dans un contexte que Timothy Mitchell<sup>21</sup> contribue à éclaircir, cette tendance est venue désenchanter la lecture de l'urbanisme colonial français ». Dans la mesure même où notre recherche était de faire l'histoire de la ville non pas à travers ses monuments - éléments exceptionnels - mais dans ses architectures mineures - éléments courants - nous nous posions le problème de disposer d'un outil de description de la ville comme système.

Notre outil choisi est jugé jusqu'ici comme seul capable d'instituer un modèle de description de la ville examinée dans la matérialité physique. D'une part, travaillant au niveau des éléments, nous avons dressé une typologie des constituants de l'espace de la brèche: la place et la rue, d'autre part travaillant au niveau de l'ensemble, il fallait caractériser la forme urbaine de l'entité à travers le repérage et la lisibilité. Entre la typologie des constituants et la forme urbaine de l'ensemble, s'établit un rapport dialectique, qui se modifie au cours du temps et en fonction des mises en vue de l'espace public.

L'espace de la brèche est l'espace intercalaire dans la ville continue sur les deux collines. A son niveau, la ville continue de se développer, les types s'autonomisent à la faveur de l'exhibition de la ville européenne. La forme urbaine, perturbée dans sa netteté, devient seconde par rapport aux types bâtis. Il cesse d'être lu comme facteur de polarisation, devient facteur d'éclatement. Les éléments structurants de l'espace de la Brèche au niveau global sont les deux places : place du Nemours et place des Martyrs et l'Avenue centrale Lamoricière (Ben Boulaid) divisant les deux squares. Son support physique est un site en pente. Malgré les remblais du Coudiat-Aty, l'assiette est concave dans l'axe Nord-sud et convexe dans l'axe Est-ouest. La structuration l'espace nous rappelle « la selle à cheval ». Cette configuration a rendu impossible la perception de toute étendue subdivisée en sous-espaces, dont les constituants sont la place, le square et les voies de circulation.

- La disposition des édifices publics perpendiculairement à l'axe de l'avenue du Squares, conjugué au langage expressif de leurs façades « devant » a morcelé l'étendue de l'espace en espace ouvert au grand public et en espace fermé au grand public. Ce dernier est exclu de la pratique spatiale et sociale du lieu.

- Les voies, malgré leurs potentialités morphologiques timides (7,20 m 8,30 m 11,20 m 14,20 m) sont appelées accomplir le rôle de voies urbaines qui desservent un centre urbain d'une agglomération importante.

- L'étude typologique des voies renvoie à ce que la France a fait dans la médina ou plutôt sur le rocher d'une part, et d'autre part à l'effort minimal et même faible déployé afin de vaincre la contrainte du relief et la forme du terrain. Les places aménagées renvoient à l'obstination du génie militaire à calquer le projet de lotissement même sur un site à relief accidenté, en assurant les liaisons par des artifices tels que rampes, escaliers, murs de soutènement.

La typologie classe les constituants de l'espace public dans le fragment, dans le système de leurs relations de mise en vue qui les rendent perceptibles et perceptifs dans la ville. Elle pointe la direction de la forme urbaine qui est produite par la définition des limites de l'espace en spatialité close ou ouverte. De plus, elle néglige aucun, des éléments qui peuvent assurer cette définition, comme la mise en vue des façades, l'espace public, comme paysage, les modalités du regard, qui

permettent de constituer un intérieur urbain, condition indispensable pour établir une place et les différencier des vides qui bordent les bâtiments. En utilisant la force comme outil principal d'action pour légitimer ces projets ambitieux où le paysage de la ville est surchargé de lieux communs où la nostalgie et le poids de la mémoire l'emportent aisément sur les principales mutations, Constantine, a vécue durant cette époque beaucoup de transformations urbaines et architecturales, qui ne sont guère respectueuses du tissu urbain et de ses formes.

Le quartier arabe fait l'objet d'une gentrification et ségrégation au cours de cette intervention militaire française, les appartements faisant l'objet de spéculations immobilières, les loyers augmentent, incitant les groupes sociaux les moins aisés à quitter le quartier haut, et laissant leur place à des catégories socio-professionnelles disposant de davantage de capitaux exclusivement européens.

Cette stratégie d'influence prononcée a traduit le vrai visage du pouvoir colonial et reflète sa politique discriminative planifiée d'expansion, d'éradication et d'exclusion, en ayant une ignorance et une incompréhension à son organisation socio-spatiale et culturelle basée sur un style architectural et urbain local fondé sur des mœurs. Ces interactions s'inscrivent en outre dans un contexte d'évolution sociale du territoire. Les autochtones n'avaient qu'un rôle de pauvres spectateurs d'une vie urbaine nouvelle, autrement dit, ils étaient exclus d'une histoire qui se déroulait sous leurs yeux.

L'exemple de la planification urbaine moderniste en Palestine entre fin de la période ottomane et colonisation britannique est également très intéressant à ce sujet et montre combien les techniques d'urbanisme les plus avancées ont été utilisées, derrière un discours de progrès, pour séparer les populations et créer de la ségrégation. On notera combien ce type de production, au-delà de l'aspect informatif, reprend les topos de la colonie comme laboratoire de la modernité française. Spatiale<sup>22</sup>. C'est bien sûr encore le cas : l'étude de la planification urbaine en Cisjordanie palestinienne occupée montre combien les techniques les plus avancées de l'urbanisme contemporain sont utilisées à des fins de spoliation foncière, de séparation raciale et dans le cadre d'un projet en rupture totale avec les principes tant du droit international que de la morale<sup>23</sup>.

La modernité urbaine n'implique en rien mécaniquement la modernité philosophique<sup>24</sup>. Pour ce qui concerne le Maghreb, entre la fin de la Première Guerre mondiale et les indépendances, les théories de la modernité sont confrontées à l'espace urbain hérité de la première période coloniale. Conformément aux pratiques de l'économie coloniale capitaliste, Constantine comme toutes villes algériennes se présente sous forme de routes, de chemins de fer et de lignes télégraphiques et aérodromes et s'est transformé en marchés de consommation des produits manufacturés des métropoles et en producteurs de matières premières destinées à l'exportation. Par cette construction et extension, la colonisation a accentué la spécialisation de Constantine dans les industries extractives et exportatrices.

Entrons donc par le visage de la « France dominatrice » : « A partir du Coudiat Aty, de l'hôpital, et du Mansourah, on remarque la façade urbaine coloniale de la médina, constitué de bâtiments colossaux, voilant les habitations précoloniales »<sup>25</sup>.

D'où « l'impact des influences que le processus dit à chronique de la colonisation a eu sur la médina traditionnelle »<sup>26</sup>.

## Références

<sup>1</sup>Pour une présentation synthétique de ces opérations: Picard (Aleth), « Architecture et urbanisme en Algérie. D'une rive à l'autre (1830-1962) », *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, 1994, 73-1, p.121-136.

<sup>2</sup>Pour une présentation général des concepts liés à la sphère de la modernité urbaine et des domaines historiques de leur application: Dennis (Richard), *Cities in Modernity. Representations and Productions of Metropolitan Space, 1840-1930...*

<sup>3</sup>Pour une discussion de ce raisonnement: Guillén (Mauro), « Modernism without modernity? The Rise of Modernist Architecture in Mexico, Brazil and Argentina, 1890-1940 », *Latin American Research Review*, 2004, 39-2.

<sup>4</sup>Idem

<sup>5</sup>Gandy (Matthew), « The Paris Sewers and the Rationalization of urban space », *Transactions of the Institute of British Geographers*, 1999, 24-1, p.23-44. Pour une discussion du lien entre réseaux techniques et modernité urbaine; Bocquet (Denis) et Fettah (Samuel) (dir.), *Réseaux techniques et conflits de pouvoir: les dynamiques historiques des villes contemporaines*, Rome, EFR, 2007

<sup>6</sup>Voir: Cresti (Federico), « Alger 1830-1860 », *Urbi*, 1982, 6, p.18-27.

<sup>7</sup>Brebner (Philip), « The Impact of Thomas-Robert Bugeaud and the decree of 9 June 1844 on the development of Constantine, Algeria », *loc. cit.*

<sup>8</sup>Sur ce courant de pensée : Picon (Antoine), *Les Saint-Simoniens*, Paris, Belin, 2002.

<sup>9</sup>Pour l'Algérie, voir: Malverti (Xavier) et Picard (Aleth), *Les villes coloniales fondées entre 1830 et 1870 en Algérie : Les tracés de ville et le savoir des ingénieurs du génie*, Grenoble, Ecole d'Architecture de Grenoble, 1989, 155 p.

<sup>10</sup>Wright (Gwendolyn), « Tradition in the Service of Modernity: Architecture and Urbanism in French Colonial Policy, 1900-1930 », *Journal of Modern History*, 1987, 59, p.291-316.

<sup>11</sup>Sur ces points: Lafi (Nora) (dir.), *Municipalités méditerranéennes. Les réformes urbaines ottomanes au miroir d'une histoire comparée*, Berlin, Klaus Schwarz Verlag, 2005.

<sup>12</sup>Herzog (Christoph) et Motika (Raoul), « Orientalism 'alla turca': Late 19th / Early 20th Century Ottoman Voyages into the Muslim 'Outback' », *Die Welt des Islams*, 2000, 40-2, p.139-195. Voir aussi: Makdisi (Ussama), « Ottoman Orientalism », *The American Historical Review*, 2002, 107-3, p.768-796.

<sup>13</sup>Sur ces deux aspects, respectivement: Deringil (Selim), *The Well-Protected Domains: Ideology and the Legitimation of Power in the Ottoman Empire (1876-1909)*, Londres, 1998 et du même auteur: « The Invention of Tradition as Public Image in the Late Ottoman Empire, 1808 to 1908 », *Comparative Studies in Society and History*, 1993, 35-1, p.3-29.

<sup>14</sup>Sur l'idéologie de l'urbanisme national turc: Kezer (Zeynep), « Contesting Urban Space in Early Republican Ankara », *Journal of Architectural Education*, 1998, p.11-19. Sur la planification d'Ankara comme capitale républicaine du nouveau projet national turc: Evered (Kyle), « Symbolizing a Modern Anatolia : Ankara as Capital in Turkey's Early Republican Landscape », *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*, 2008, 28-2, p.326-341

<sup>15</sup>Sur la réinvention d'Athènes : Bastea (Eleni), *The Creation of Modern Athens : Planning the Myth*, Cambridge University Press, 1999, 300p.

<sup>16</sup>Pour une vue d'ensemble: Vacher (Hélène) (dir.), *Villes coloniales aux XIXe-XXe siècles: d'un sujet d'action à un objet d'histoire (Algérie, Maroc, Libye et Iran) : essais et guide bibliographique*, Paris, Maisonneuve & Larose, 2006, 190 p. Dans cet ouvrage, voir particulièrement les articles de Zohra Hakimi sur Alger et de Charlotte Jelidi sur les villes nouvelles coloniales au Maroc.

<sup>17</sup>Sur le rôle de la science coloniale dans la constitution de l'urbanisme français: Bruant (Catherine), « L'Orient de la Science sociale », *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, 1994, 73, p.295-310.

<sup>18</sup>Cooper (Fred) Stoler (Ann Laura), « Between Metropole and Colony: Rethinking a Research Agenda », dans le livre qu'ils ont dirigé: *Tensions of Empire: Colonial Cultures in a Bourgeois World*, Berkeley, University of California Press, 1997, p.1-56.

<sup>19</sup>Wright (Gwendolyn), *The Politics of Design in French Colonial Urbanism*, The University of Chicago Press, 1991, 398p.

<sup>20</sup>Abu-Lughold (Janet), *Rabat. Urban Apartheid in Morocco*, Princeton University Press, 1980, 374p.

<sup>21</sup>Mitchell (Timothy) (dir.), *Questions of Modernity*, University of Minnesota Press, 2000, 229p. Voir aussi: Mitchell (Timothy), *Rule of Experts: Egypt, Technopolitics, Modernity*, Berkeley, University of California Press, 2002, 423p.

<sup>22</sup>Levine (Mark), « Globalization, Architecture and Town Planning in a Colonial City: the Case of Jaffa and Tel-Aviv », *Journal of World History*, 2007, 18-2, p.171-198.

<sup>23</sup>Voir: Segal (Rafi) et Weizman (Eyal) (dir.), *A Civilian Occupation: The Politics of Israeli Architecture*, Londres, Verso, 2003. Voir également, sur les phases précédentes de ce processus: Abdulhadi (Rami), « Land Use Planning in the Occupied Palestinian Territories », *Journal of Palestine Studies*, 1990, 19-4, p.46-63 ; Abu Ayyash (Abdullah), « Israeli Planning Policy in the Occupied Territories », *Journal of Palestine Studies*, 1981, 11-1, p.111-123.

<sup>24</sup>Sur ce sujet, voir aussi, à propos de la planification de la séparation raciale urbaine en Afrique du Sud : Christopher (A.J.), « Apartheid Planning in South Africa », *The Geographical Journal*, 1987, 153-2, p.195-204

<sup>25</sup>These de Madame Sahraoui Badia Université de Constantine, Architecture Année 2002.

<sup>26</sup>These de Touati Abdelhafid, Université de Constantine, Architecture, Année 1997.

## **BIBLIOGRAPHIE**

- AKBAR JAMEL, 1988**, Crisis in the built environment, The case of the muslim city, Edition by Concept Media Pte LTD, Singapore.
- AUGUSTE DE MONTEQUIN FRANÇOIS, 1980**, publication " the essence of urban existence in the world of islam ", in islamic architecture and urbanisme, symposium organised by the college of architecture and planning Edition aydi germen, King Faisal University Saudi.
- MOUDON A V.** (1986), "Built for change: Neighborhood architecture in San Francisco MIT, Cambridge, USA.
- MOUDON A. V.** (1987), "The research component of typomorphological studies", Paper for AIA/ACSA Research Conference, Boston, USA.
- MUMTAZ B.** (1983), " Reaction Planning ", in Habitat international, Volume 7, No. 5/6, Pergamon Press Ltd., UK, pp. 97-104.
- NARRING P.** (1999), "Une Action à la Mesure des Enjeux" in urbanisme n° 108
- NEWMAN O.** (1973), "Defensible space: crime prevention through urban design", New York.
- ORF, (2003)**, " Disponibilités foncières et repérage des terrains mutables " Observatoire Régional du Foncier.
- PAQUOT T.** (2001), " Le quotidien urbain essai sur les temps des villes" Editions La Découverte/Institut des villes.
- PANERAI P., LANGÉ J.** (2001), Formes urbaines, tissus urbains. Essai de bibliographie raisonnée, MELT-DGUHC, Centre de Documentation de l'Urbanisme.
- PIRON O.** (2002), "Renouvellement urbain analyse systémique": DGUHC-PUCA, Paris-La Défense
- PINON P.** (1994), "Composition urbaine I, II", Paris, DAU-STU.
- PRENANT A.** (1953), "Facteurs de peuplement d'une ville de l'Algérie intérieure : Sétif", in les Annales de géographie de l'Algérie.
- PROTZEN J P.** (1981), "Reflections on the fable of the Caliph, the Ten Architects and the Philosopher ", in JAE, 'Open Issue', Volume XXXIV, No. 4, Washington-DC., USA,
- Quartiers Durables - Guide d'expériences européennes - ARENE - IMBE- Avril 2005**  
<http://www.arenidf.org/HQE-urbanisme/pdf/qde-exp-europe.pdf>

- QUIVY R ., CAMPENHOUDT L V.** (1995). "Manuel de recherche en sciences sociales".  
Paris, Dunod, p. 190-194.
- BADUEL PIERRE ROBERT, 1988,** (dir) Habitat, état, société au Maghreb, édition du CNRS, Paris.
- BARTHES ROLAND, 1953 :** « Le degré zéro de l'écriture ». Edition du Seuil, Paris.
- Baudrillard Jean, 1972,** Pour une critique de l'économie politique du signe, Paris.
- Béguin Francois, 1983,** Arabisances, Dunod, collection espace et architecture. Paris.
- BELMONT JOSEPH, 1970 :** « l'architecture création collective », (avant propos d'Hubert Damisch) Edition ouvrières, Paris.
- BEN JELLOUN TAHAR, 1832,** Delacroix, Le voyage au Maroc. Album d'Afrique du Nord et d'Espagne, Paris, Département des Arts Graphiques (f26v)
- BENNABI MALEK, 1978,** Le problème des idées dans le monde musulmans Edition El bay'yinate, Alger.
- BERQUE JACQUES.** Médinas, villeneuves et bidonvilles, Cahiers de Tunisie (21.22).
- BERTRAND M.J, LISTOWSKI.H, 1984,** « les places dans la ville », Ed. Dunod, Paris.
- BIESSE-EICHELBRENNER MICHELE,** Constantine la conquête et le temps des pionniers,
- BOUDON PHILIP, 1971,** Sur l'espace architectural , Essai d'épistimologie Dunod, Paris.
- BOURDIEU PIERRE, 1980,** La maison ou le monde inversé, Le sens Pratique, Edition de Minuit.
- BRUNSHIVING ROBERT, 1974 :** « Urbanisme médiéval et droit musulman », Revue des études islamiques 1947 in «urbanisation et changement culturel au Maghreb », Paris, Ed. CNRS 1974 publication du CRESM.
- Burckhardt Titus, 1985 :** « L'art de l'Islam, langage et signification », Edition Sindbad, Paris,
- C.N.SCHOULZ, 1977,** la signification de l'architecture occidentale, Op.cit. p428-434
- CASTEX JEAN, DEPAUL JEAN CHARLES, PANERAI PHILIP, 1980 :** « Forme Urbaine, De l'îlot à la barre », Edition. Dunod, Paris.

**CHOAY FRANCOISE, 1980** : La règle et le modèle: sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme, Edition du Seuil, Paris.

**CHOAY FRANCOISE**, L'urbanisme, Utopies et réalités, Edition Du Seuil, Coll. points,

**COMTE AUGUSTE, 1844**, Discours sur l'esprit positif.

**DELAY CLAIRE ET MICHEL, 1976**, Méthode illustrée de a composition architecturale, Edition du Moniteur, Paris.

**DIB MOHAMED, 1984**, l'incendie, Edition du Seuil, Paris.

**DURKHEIM EMILE, 1971**, De quelques formes primitives de classifications relatives à l'espace: la classification par Orient, in Le corps, la maison. la ville, institut de l'environnement, 1974, extrait de l'essai intitulé, De quelques formes primitives de classifications in essais de sociologie, Paris, Edition de minuit (coll. Points).

**E.MERCIER**, Constantine 54, In Michèle Biesse-Eichelbrenner, Constantine la conquête et le temps des pionniers édité à compte d'auteur.

**ECO UMBERTO, 1957**, la structure absente, introduction à la recherche sémiotique, traduit de l'italien par Uccio Esposito-turriani. Mercure de France. Paris, trad. française 1972. édité à compte d'auteur. Edition Française titre original Das heilige und das profane, Hambourg.

**EL FARABI**, Avis des gens de la médina, bibliothèque de Tunis

**ELIADE MIRCEA, 1969**, Le mythe de l'éternel retour, idées, Gallimard. Paris.

**ELIADE MIRCEA** Le sacré et le profane, Edition. Gallimard. Collection Idées, Paris,

**ELIADE MIRCEA, 1978**, L'épreuve du labyrinthe, Belford, Paris.

**ELIADE MIRCEA, 1964**, Traité d'histoire des religions, Payot, Paris.

**EMILE VERHAGEN, 1994**, Cours sur les Mécanisme de la conception, Université du Louvain.

**EMILE VERHAGEN, 1994**, cours sur mécanisme de la conception, Oc.cit. p4.

**François BOUDON, André Chastel, Hélène Couzy et Françoise Hamon. 1977.** : « Système de l'architecture urbaine: le quartier des Halles à Paris ». Ed. CNRS, Paris.

**FRANZ OSWARD, 1986** : « De la forme au lieu » tiré de sa préface du livre, Pierre Von MIESS Paris 225p.

**MIRCEA ELIADE, 1957**, Le sacré et le profane, Edition. Gallimard, collection Idées, Paris, Edition. Française 1965, titre original Das heilige und das profane, Hambourg p22.

**PANERAI. P, 1988**, « le temps de la ville, l'économie raisonnée des tracées urbains ». Paris.

**Rapport d'orientation, A.N.A.T. (Agence Nationale d'Aménagement du Territoire).**

**ADAM A., (1974)**: Urbanisation et changement culturel au Maghreb, Villes et sociétés au Maghreb, C.NRS.

**BADUEL P.R., (1988)**: Habitat, Etat, société au Maghreb. Ed. CNRS, Paris, 396p.

**BEGUIN D. et LESAGE F., (1983)** : Arabisances, décor architectural et tracé urbain en Afrique du Nord 1830-1950. Ed. Dunod-Bordas, Paris, 196p.

**BEGUIN F., GODIN L., (1978)**: Arabisances, limites et grands tracés. Ed. CORDA, Paris.

**BENACHENHOU A., (1979)**: l'exode rural en Algérie. Ed. SNED, Algérie, 139p.

**BENDJELID A., (1986)**: planification et organisation de l'espace en Algérie. OPU, Alger, 134 p.

**BENEVOLO L., (1972)**: aux sources de l'urbanisme moderne. Ed. Horizon de France, 196 p.

**BENEVOLO L., (1980)** : Histoire de la ville, Ed. Parenthèse, Paris, 315p.

**BERQUE J., (1974)**: Maghreb, Histoire et sociétés. Ed. DUCULOT-SNED.

**BISSON J., (1985)**: Etats, territoires et terroirs au Maghreb, Ed. CNRS Paris.

**BOUCHNAKI M., (1998)**: La réappropriation des bâtiments coloniaux : l'exemple, de l'Algérie et du Viet-Nam, in Patrimoine et passion identitaire, (ss/dir) Jacques LEGOFF, actes des entretiens du patrimoine, 6,7 et 8 janvier 1997, Fayard, Editions du patrimoine, Paris.

**CHALINE C., et ADIB F., (1983)**: RYAD : l'urbanisme contemporain: réflexion sur l'aménagement urbain arabe et occidental.

**CHALINE C., (1990)**: Les villes du monde Arabe. Ed. Masson - Armand Collin, Paris, 171p.

**CHEVALLIER D., (1979)**: L'espace social de la ville arabe, (S. La Dir.), actes du colloque tenu à Aix-en-Provence en nov. 1977. Ed. GP Maisonneuve et Larose, Paris.

- CHOAY F., (1980):** La règle et le modèle sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme. Ed. Du Seuil, Paris.
- COLLECTIF (SS/Dir) J F TROIN, (1985):** Le Maghreb, hommes et espaces. Ed. Armand Colin, collection U, Paris, 360 p.
- COLLECTIF, (1984):** Villes d'Algérie au XIX<sup>ème</sup> siècle. Ed. Centre Culturel Algérien (Paris) et ENAP (Alger), 203p.
- COLLECTIF, (1994):** Eléments de composition urbaine. Ed. ENAG, Alger, 89 p.
- CORNATON M., (1967):** les regroupements de la décolonisation en Algérie, Ed. Ouvrières, Paris, 291p.
- COTE M., (1983):** L'espace algérien, les prémices d'un aménagement OPU, Alger, 278p.
- COTE M., (1993) :** L'Algérie ou l'espace retourné, Ed. MEDIA –PLUS, Constantine, 362p.
- COTE M., (1996) :** L'Algérie : espace et société. Ed. Masson/ Armand Collin, Paris, 249p.
- DELLUZ J-J., (1980) :** "Alger 1962: l'héritage" in Technique et Architecture, N° 329, Février, pp, 34-52.
- DELLUZ J-J., (1988) :** L'architecture et l'urbanisme d'Alger, aperçu critique. Ed. Pierre Mardaga et OPU, Alger.
- DUCHAC R., SAUSON H., ETIENNE B. et FRANCHET J., (1974):** Villes et sociétés au Maghreb : Etudes sur l'urbanisation. Ed. CNRS, Paris, 232p.
- FALCK F., (1930):** "Notre domaine colonial : l'Algérie", un siècle de colonisation française, Alger,
- GRANDET D., (1986) :** Architecture et urbanisme islamiques. Ed. OPU, Alger, 108p.
- LACOSTE Y., NOUSCHI A., PRENANT A., (1960):** l'Algérie, passé et présent. Editions sociales, Paris.
- LAROUI A., (1970) :** L'histoire du Maghreb. T1, T2. Ed. Maspero, Paris.
- MALVERTI X. et PICARD A., (1987):** Villes et colonisation: Algérie 1830-1870-Doctorat (le 3ème cycle.) ParisXII.
- MALVERTI X. et PICARD A., (1988):** Les tracés de ville et savoir des ingénieurs du génie. Villes coloniales en Algérie, Bureau de la recherche architecturale. Paris.
- MUMFORD L., (1964):** La cité à travers l'histoire. Ed. Le Seuil, Paris.
- PANERAI J. DEPAULE, (1977) :** formes urbaines, de l'ilot à la barre, Ed. Dunod, Paris.
- PELLETIER J. et DELFANTE Ch., (1977) :** Ville et urbanisme dans le monde, Ed. Masson, Paris.
- POUILLON F., (1968):** Mémoires d'un architecte. Ed. Le Seuil, 624p.

**QUETIN, (1846)** : Guide du voyageur en Algérie.

**RIEUX J.-P., (1997)**: Décolonisation et patrimoine, in Science et conscience du patrimoine, (ss/dir) Pierre NORA, Actes des ateliers du patrimoine, 28,28 et 30 novembre 1994, Paris, Fayard, Editions du patrimoine, , pp289-296.

**TOUAA, N., (1981)** : Urbanisme islamique, urbanisme colonial ? Diplôme théorique d'architecture, E.P.F.L., Lausanne.

## ملخص

إن المدينة العريقة هي التمثيل المعاصر لماضي مدينة قسنطينة وهي وضعية لفترة قديمة التي تم فيها بناء محيطه وتعميره من أجل أن يصبح رمزا معاصرا لنمط حياة اجتماعي وثقافي، سياسي وإقتصادي للمجتمع القسنطيني القديم. من أجل حفظ لذاكرتها، فهم حاضرها وخدمة مستقبلها . وكنتيجة لهذا فإن الذاكرة هي منبت كل تصور تراثي، ذلك أن التراث قبل أي تفسير علمي هو أكثر من مجرد حجم أو مساحة بل أيضا مضمون يحمل ويملك الرمز والهوية، وهو خاصة القاسم الموضوعي للذاكرة.

وغير ذلك أشير إلى أن هذا البحث لا يمتد الى التحليل التراثي بل يتحدد بدراسة تراث تاريخي لمدينة قسنطينة القديمة . هذه الدراسة ستكون بالتالي طريقة لاعادة إدماج الماضي) التقليدي والاستعماري (في التفكير الحالي من أجل بعث أفضل لتاريخ الامس وموروث الحاضر الى مجتمع الغد.

المورفولوجية تتناول بدراسة الشكل الحضاري ، وتطبق بالتالي جامعة بين الهندسة المعمارية والحضارية، وتدرس تطور النسيج الحضاري، وكذا الدور الذي يلعبه كل عنصر مكون له، هذه العناصر) الموقع، المساحة المبنية، شبكة الطرقات.. الخ (مفيدة لأنها تخدم فهم النظام المعيشي للمدينة) التقليدية والمستعمرة. ( هذه المرحلة) الخطوة(، تبحث العناصر الرئيسية لنظام المدينة القديمة قبل الاستعمار والتي تأتي معارضة للموقف الذي جاءت به السجلات التاريخية الغربية، وإن اعتبار هذه المدينة ليست سوى بلدة تسودها الفوضى حكم لا معنى له . لأن الفكر الاستعماري كان بهدف تحرير الشعوب الذي اعتبرها أقل منه مستوى، ومن الواضح أن الأخذ من الأسس الحضارة الغربية سواء الاجتماعية أو الحضارية . وضمن السكان ومحيطهم فرضت تحولات اجتماعية ومكانية ولدتها فجوات ثقافية، هذه التحولات جاءت لإعمال فكر الإدماج لتحاول بصفة نهائية إعاة تثقيف شعب أرادت المعطيات المكانية، الاجتماعية والثقافية الجديدة أن تعيد تشكيل هويته للأبد . وقد تميزت بقية الأحداث التاريخية بتغيير في البنية والبيانات المكانية :ويتجسد ذلك بواسطة المناطق الحضرية، مع الإشارة إلى الصورة التي يمكن القول أنها هامشية لما خصص للجانب الاسلامي أثناء الاحتلال الفرنسي، وهذا ما يؤكد الخروج عن الطريق المألوف والطبيعي.

كذلك بفقدانها مركزها كمدينة عريقة تحولت إلى مجرد حي فوضوي ليتغير مع نهاية القرن 19 م وبداية القرن 20 م اسمها من " المدينة العريقة " إلى " مدينة قسنطينة".

ولقد لعبت مغارات المدينة التقليدية وكذا أول المباني الفرنسية التي ظهرت حينها دورا في الطريق الوطني الذي أصبح يشكل محورا للحركة التي ضمن الاتصال بين المستعمرات في الشرق والغرب . كما وتمكن نهاية التفكك الذي حث لها في آخر المنشآت التي أقامها الاستعمار في المدينة القديمة، وللأسف يبدي مخطط قسنطينة في برنامج أي عناية بالمدينة العريقة، وقد أسدل الستار في نهاية الاستعمار على المسرح القسنطيني القديم، ليترك المجال مفتوحا إلى من قد يأتي لاحقا ليحيطه بالعناية، لإعادة ما دمره المستعمر واسترجاع ذلك الشعاع الذي أعطى المدينة عراقتها وتاريخها الحافل بالأمجاد .

## Summary

The medina is the contemporary representation of the past of the city of Constantine. It is the disposal of former time, the space of which was built, lived and passed on, to become the spatio temporal indicator of a mode of socio cultural, political and economic life of the former society. To call better upon its memory, understand its present and serve its future. Consequently, the memory would be the matrix of any patrimonial conception. Whereas the heritage would be before any disciplinary interpretation more than volume and space, it is contained and packaging, possessing symbolic and identity.

It is especially the objective diffuser of the memory. Besides, I underline that this research does not intend to analyze the heritage; on the other hand, it will limit itself to the study of a historical heritage of Constantine. This study will thus be, a way of reinserting the past (traditional and colonial) in the current reflections, to pass on better the history of yesterday, the current inheritance to society of tomorrow. The morphology being the study of the urban shape, it thus implies the reunification of the architecture and the town planning. It studies the evolution of urban fabrics, as well as, the role which plays each of the elements, necessary to comprehend the living system that the city represents.

The colonial ideology aimed at the emancipation of the “colonized” peoples considered lower. It goes without saying then that the institution of the western civilizing base, social or urban, within the population and within its space, was to impose socio-spatial metamorphoses, which will engender irreversible cultural breaches. These metamorphoses will carry out the purposes of this ideology, but they will mark definitively the acculturation of people, for whom the new spatial and socio cultural data will deform forever its identical place.

The succession of the historic events, characterized by the change of the spatial data, and realized by the urban interventions, marking marginally the Islamic space during the occupation, showed it clearly. So, by losing its city status, and by metamorphosing in a simple anarchy district of Constantine medina loses its appointment of origin, to become from the end of the traditional XIXth and XXth century simply the city Constantine.

Drillings on the traditional city, and the first French buildings will be born through these Haussmann openings, of which the breakthrough of the National Street which became an axis of traffic which would assure the connection between the East-west colonial extensions. It is in these last constructions that lies the final turnover, that the colonial era operated on the former Constantine region's center, and regrettably, Constantine will not begin in its program, a care of the medina. Once the occupation over, a new day is shining for those who are willing to undergo the heavy task to start and succeed in the city's rehabilitation.

## Résumé

La médina est la représentation contemporaine du passé de la ville de Constantine. Elle est la disposition d'une époque ancienne, dont l'espace fut construit, habité et transmis, afin de devenir l'indicateur spatio-temporel d'un mode de vie socioculturelle, politique et économique de l'ancienne société constantinoise. Pour mieux invoquer sa mémoire, comprendre son présent et servir son devenir. Par conséquent, la mémoire serait la matrice de toute conception patrimoniale. Tandis que le patrimoine, serait avant toute interprétation disciplinaire, plus que volume et espace, il est contenu et contenant, possédant symbolique et identité. Il est surtout le diffuseur objectif de la mémoire. Par ailleurs, je souligne que cette recherche n'entend pas analyser le patrimoine, en revanche, elle se limitera à l'étude d'un patrimoine historique de la médina de Constantine.

Cette étude sera donc, une façon de réinsérer le passé (traditionnel et colonial) dans les réflexions d'aujourd'hui, afin de mieux transmettre l'histoire d'hier, l'héritage d'aujourd'hui à la société de demain. La morphologie étant l'étude de la forme urbaine, elle implique donc, la réunification de l'architecture et l'urbanisme. Elle étudie l'évolution des tissus urbains, ainsi que, le rôle que joue chacun des éléments qui le composent. Ces éléments (site, espace bâti, réseau routier, etc.), sont utiles, car ils serviront à la compréhension du système vivant qu'est la ville (traditionnelle et coloniale). Cette démarche exposera les éléments essentiels à l'organisation de la médina précoloniale. Ces éléments viendront contrecarrer le jugement occidental reporté dans les annales historiques, et qui considérait la médina comme une cité anarchique dénuée de sens.

L'idéologie coloniale avait pour but l'émancipation des peuples qu'elle considérait inférieurs. Il va de soit, que l'instauration de la base civilisatrice occidentale, qu'elle soit sociale ou urbaine, au sein de la population et de son espace, imposera des métamorphoses socio-spatiales, qui engendreront des brèches culturelles irréversibles.

Ces métamorphoses accompliront les fins de cette idéologie, mais elles marqueront définitivement l'acculturation d'un peuple, pour qui les nouvelles données spatiales et socioculturelles déformeront à tout jamais son lieu identitaire. La suite des événements historiques, caractérisés par le changement des données spatiales ; et matérialisés par les interventions urbaines, marquant marginalement l'espace islamique lors de l'occupation française, accentueront ce déraillement nominatif. Ainsi, en perdant son statut de ville, et en se métamorphosant en un simple quartier anarchique de la médina de Constantine perd sa nomination d'origine, pour devenir dès la fin du XIXème et XXème siècle de la ville traditionnel «Constantine». Les percements sur la ville traditionnelle, et les premiers immeubles français verront le jour à travers ces ouvertures haussmanniennes, dont la percée de la rue Nationale qui est devenue un axe de circulation qui assurerait la liaison entre les extensions coloniales Est-ouest. C'est dans ces dernières constructions que réside le bouleversement final, que l'ère coloniale opéra sur l'ancien centre constantinois, et

malheureusement, la Plan de Constantine n'amorcera pas dans son programme, une prise en charge de la médina. C'est ainsi qu'avec la fin de la colonisation, le rideau voile tombe sur l'ancien théâtre spatial constantinois, en cédant la place à ceux qui le reprendront peut-être un jour en charge.