

*République Algérienne Démocratique et Populaire*  
*Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique*

**UNIVERSITE MOULOU D MAMMERI TIZI-OUZOU**  
**FACULTE DE GENIE DE LA CONSTRUCTION**  
**DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE**



**MEMOIRE DE MASTER EN ARCHITECTURE**

**Thème :**

**Le patrimoine ferroviaire : Réhabilitation de la gare  
Centrale d'Alger.**



**Présenté par :**

**Melle ACHIR Kamilia**

**Melle TERMECHE Fatima**

**Encadré par :**

**Mr. B.AICHE**

**Mr. MS.SAFIR**

**SOUTENU LE : 22/06/2016**

---

PROMOTION 2015/2016

## **Remerciements**

Nous remercions DIEU TOUT PUISSANT de nous avoir accordé la force et la patience qui nous a permis de mener à bien ce travail.

Nous tenons à remercier nos enseignants Mr AICHE BOUSSAD et Mr SAFIR MOUHANDOUSAIID pour le savoir qu'ils nous ont inculqué, pour leur précieux conseils et orientations et surtout pour le soutien qu'ils nous ont témoigné.

Nous remercions l'ensemble de l'équipe pédagogique, qui nous a suivi durant ces cinq années et nous a transmis toutes les connaissances nécessaires à notre apprentissage.

Nous remercions également toutes les personnes qui ont contribué de loin ou de près à l'aboutissement de ce travail.

## Dédicace

*Je dédie ce modeste travail :*

*À dieu le tout puissant , Ton amour, Ta miséricorde et tes grâces à mon endroit m'ont fortifiée dans la persévérance et l'ardeur au travail.*

*À mes chers parents pour leur soutien tout au long de mon parcours d'étude, à mon frère Abdencour et mes sœurs Ryma et Nawal, à mes amis ainsi qu'à toutes les personnes qui m'ont aidé.*

*Kamisia*

## Dédicace

❖ Je dédie ce modeste travail :

-A la lumière de mes yeux ma mère et mon cher papa qui je ne pourrai jamais remercier assez

-A mes très chères sœurs Radia , Kahina, Tassadit et Massiva et leurs maris.

-A mes adorables frères Amine , Mourad et Sofiane .

-A mes chères nièces Malak et Kanza et surtout Hanane.

-A mes petits neveux Daoud et Ayoub .

-A la personne qui m'est très proche et très chère , et sa famille.

-A mon oncle Slimane et toute sa famille et surtout Linda et Hayat.

-A tous mes amies Laky , Hamida , Tomy , Jiji , sabrina , Anias, Lidia....

faty (fatima)^\_^

A TOUTE LA PROMOTION 2016

## Résumé

La ville d'Alger présente un héritage patrimonial important notamment ferroviaire, mais qui est malheureusement abandonné et qui risque de devenir des friches ferroviaires. Le manque de prise en charge menace aujourd'hui son identité architecturale à l'instar de la gare centrale. L'objectif de ce travail est de mettre en valeur la gare ferroviaire d'Alger à la lumière des structurations urbaines actuelles de la ville d'Alger tout en assurant sa préservation. Cette recherche explore les définitions de l'identité et la création architecturale, afin de mieux cerner les types d'intervention à envisager.

Nous avons choisi la réhabilitation, qui est un champ intéressant à explorer et à promouvoir, parce qu'elle valorise le patrimoine existant et assure le lien entre passé, présent et futur. Dans cette perspective nous avons voulu nous inscrire dans cette optique en proposant de reconvertir la gare centrale en un musée de chemin de fer, en proposant une extension nouvelle et en l'inscrivant dans la contemporanéité.

Il s'agit de faire découvrir le patrimoine ferroviaire au grand public à travers cette structure architecturale comme réponse à la notion de la durabilité dans le respect des exigences du site et du thème et de l'histoire et la culture locale.

**Mots clefs : patrimoine ferroviaire, friches ferroviaires, gare ferroviaire, reconversion, Réhabilitation, musée.**

# SOMMAIRE

## Introduction générale

a. Introduction.....	II
b. Problématique.....	II
c. Hypothèses.....	II
d. Objectifs.....	II
e. Méthodologie.....	III

## Partie I : Thématique du patrimoine ferroviaire

<b>Chapitre 1 : Le patrimoine ferroviaire.....</b>	<b>2</b>
Introduction.....	2
<b>I. La notion de patrimoine.....</b>	<b>2</b>
<b>II. Le patrimoine industriel.....</b>	<b>2</b>
<b>III. Le patrimoine ferroviaire.....</b>	<b>2</b>
III.1. Définition.....	2
III.2. Les valeurs du patrimoine ferroviaire.....	3
<b>IV. Aperçu historique de l'avènement du chemin de fer.....</b>	<b>3</b>
<b>V. Histoire du chemin de fer en Algérie.....</b>	<b>3</b>
<b>VI. Architecture des gares ferroviaires.....</b>	<b>6</b>
VI.1. Définition.....	6
VI.2. Bâtiment voyageurs.....	6
VI.3. La halle de gare.....	6
VI.4. Quais et voies.....	7
VI.5. Les abords de gare.....	7
VI.6. Typologie de gares.....	7
<b>VII. Les gares ferroviaires algériennes.....</b>	<b>8</b>
Conclusion premier chapitre.....	10

## Chapitre 2 : Reconversion des gares historiques

Introduction.....	12
<b>I. Les gares ferroviaires et friches.....</b>	<b>12</b>
<b>II. Interventions sur les friches ferroviaires.....</b>	<b>13</b>
II.1. La restauration.....	13
II.2. La réhabilitation.....	13
II.3. La reconversion.....	14
II.3.1. Définition.....	14
II.3.2. Intérêt de la reconversion.....	15
<b>III. Étude d'exemples célèbres de reconversion des gares ferroviaires.....</b>	<b>16</b>
III.1. La gare d'Orsay.....	16
III.2. La gare de Suresnes-Longchamp.....	17
III.3. La gare d'Atocha, Espagne.....	18
Conclusion deuxième chapitre.....	20
Conclusion première partie.....	20

## **Partie II : Projet de reconversion de la gare centrale d'Alger**

### **Chapitre 3 : Le contexte urbain de la gare centrale d'Alger**

Introduction.....	22
<b>I. Présentation de la wilaya d'Alger .....</b>	<b>22</b>
<b>II. Histoire urbaine d'Alger.....</b>	<b>22</b>
<b>III. Présentation d'Alger centre.....</b>	<b>23</b>
<b>IV. Quartier d'Isly .....</b>	<b>23</b>
<b>V. la gare centrale d'Alger.....</b>	<b>27</b>
<b>VI. Problématique de la gare d'Alger.....</b>	<b>29</b>
Conclusion troisième chapitre.....	30

### **Chapitre 4 : Intervention urbaine et architecturale**

<b>Introduction.....</b>	<b>33</b>
<b>I-Intervention urbaine</b>	
I-1-Objectifs .....	33
I-2-Actions .....	33
<b>II-Projet architectural</b>	
II-1-Problématique spécifique.....	35
II-2-choix du thème .....	35
II-3- étude d'exemples.....	36
II-4-genèse du projet .....	39
II-5- conceptualisation du projet .....	41
II-6- description du projet .....	42
<b>Conclusion générale .....</b>	<b>49</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>.....</b>

# **INTRODUCTION GENERALE**

## **A-INTRODUCTION**

En Algérie, la notion de patrimoine ferroviaire est à ses balbutiements. La problématique de réaffectation de ces friches industrielles à d'autres fins nous a particulièrement intéressée en tant qu'alternative à leur démolition.

Au plan urbain, les gares représentent des centralités à l'échelle de leur environnement. Le renouvellement urbain autour des gares peut constituer une opportunité pour améliorer le cadre de vie et la qualité écologique des quartiers.

Ces nombreuses friches aujourd'hui à l'état d'abandon, suggèrent indéniablement une réelle mise en valeur. C'est dans cette perspective que notre choix s'est porté sur « La gare centrale d'Alger » qui sera selon le nouveau PDAU d'Alger, déplacée en périphérie. Cette future friche ferroviaire mériterait dès à présent une approche patrimoniale afin de mieux l'intégrer dans le cadre du réaménagement prévu pour la zone portuaire d'Alger.

## **B-PROBLEMATIQUE**

La principale question qui se pose est de savoir ainsi comment mettre en valeur la gare ferroviaire d'Alger à la lumière des structurations urbaines actuelles de la ville d'Alger et les principes de durabilité qu'impose le développement durable.

## **C-HYPOTHESES**

L'hypothèse selon laquelle les futurs aménagements participeront à faciliter l'accès et valoriser le site de la gare sera vérifiée tout au long de ce travail. Ainsi nous verrons comment l'ascenseur du port d'Alger, la rue Angkor, la gare maritime, le parvis coté les arcades, la façade donnant sur la mer...etc., participeront à cette nouvelle dynamique.

La reconversion de la gare en musée de chemin de fer, fera de ce lieu de mémoire, un espace phare dans le quartier, grâce aux activités et usages qu'il contiendra et aux synergies qu'il pourra impulser.

## **D-OBJECTIFS**

Parmi les principaux objectifs à atteindre, ce projet pourra :

- contribuer à la proposition d'une conception d'un musée pour redynamiser le quartier

- faire découvrir le patrimoine ferroviaire au grand public à travers cette structure architecturale comme réponse à la notion de la durabilité dans le respect des exigences du site et du thème et de l'histoire et la culture locale.
- enclencher une dynamique économique du quartier et de la ville d'Alger.

## **E-METHODE D'APPROCHE**

Nous allons aborder ce travail à travers plusieurs phases.

- Tout d'abord une recherche bibliographique pour les besoins thématiques et historiques du patrimoine ferroviaire ; et l'analyse contextuelle pour dégager les concepts opératoires du projet.
- Une recherche photographique dans des ouvrages, des articles, des sites internet... Ainsi qu'une bonne partie exécutée par nous-mêmes.

Notre mémoire se décompose en deux parties, la première contient deux chapitres : le chapitre 1 abordera les fondements du patrimoine industriel et ferroviaire, le chapitre 2 la réhabilitation des gares du XIXe siècle, la deuxième partie comportera elle aussi deux chapitres. Le premier abordera le contexte urbain du cas d'étude et le deuxième le PFE.

**Première partie :**  
**Thématique du patrimoine ferroviaire**

# **Chapitre 1:**

## **Le patrimoine ferroviaire.**

## Introduction

Le pourquoi, le comment et l'histoire d'une notion nous aident à la comprendre, surtout lorsque il s'agit de la notion du patrimoine, qui depuis sa naissance ne cesse d'évoluer à travers le temps. D'où, il convient de définir cette notion d'abord au sens général puis spécifiquement pour arriver à la notion du patrimoine ferroviaire et les interventions sur les friches ferroviaires.

### I. La notion du patrimoine

Le patrimoine à l'origine désigne ce que le père transmet, par héritage, à ses descendants. Françoise Choay définit plus clairement cette notion comme « *une accumulation continue d'une diversité d'objets, issus des travaux de tous les savoir-faire humains (...) renvoyant à une institution et une nationalité* »<sup>1</sup>.

En ce qui concerne notre domaine, l'architecture, le patrimoine est considéré comme l'ensemble des biens matériels et immatériels hérités de nos ancêtres et relatifs à la construction et l'aménagement.

### II. Le patrimoine industriel

Ensemble des biens matériels et immatériels, hérités du XIX<sup>e</sup> et même du XX<sup>e</sup> siècle, qui sont en relation avec l'industrie. « *Le patrimoine industriel (...) concerne les biens immobiliers (bâtiments, sites aménagés et paysages), les installations, machines et outillages, ainsi que l'ensemble des produits issus de l'industrie* »<sup>2</sup>. Par exemple, les usines avec leurs machines, ateliers, gares ferroviaires, archive d'une entreprise ferroviaires,...etc.

### III. Le patrimoine ferroviaire

#### III. 1. Définition

Le patrimoine ferroviaire, branche du patrimoine industriel, est l'ensemble du patrimoine culturel des chemins de fer (matériel, outils, savoirs et culture) dont la sauvegarde et la mise en valeur témoignent et facilitent la compréhension de la transformation du monde des trains. Et il peut aussi s'agir de la collecte d'archives écrites ou orales. « *...notion qui englobe tout élément concret ou abstrait se rapportant au génie ferroviaire, à savoir : archives, véhicules, objets techniques, bâtiments, rails, sites et paysages ; qui ont marqué l'histoire économique, technique, émotionnelle et sociale d'une région, et dont la sauvegarde est la mise en valeur rendent hommage et facilitent la compréhension de l'évolution du monde des trains* »<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - F. Choay, *l'allégorie du patrimoine*, collection la couleur des idées, éd. Le Seuil. Paris, 1999, p.11.

<sup>2</sup> - M.F. Laborde, *Architecture industrielle, Paris et alentours*, éd. Parigramme. Madrid, 2007, p.14.

<sup>3</sup> - Anonyme, cité dans « *Réhabilitation d'une friche industrielle. Les ateliers SNTF du Hamma* », mémoire de fin d'étude d'architecte, présenté par M. L. Bondyre, Université de Tizi-Ouzou, 2010, p.14.

### **III. 2. Les valeurs du patrimoine ferroviaire**

A l'instar de tout patrimoine, le patrimoine ferroviaire, pour être reconnu comme tel, doit justifier d'une ou plusieurs valeurs. Selon TICCIH<sup>4</sup> les valeurs du patrimoine ferroviaire sont :

- Valeur universelle.
- Valeur sociale.
- Valeur esthétique.
- Valeur scientifique et technique.
- Valeur de rareté.

### **IV. Aperçu historique de l'avènement du chemin de fer**

C'est dans les années 1820, en Angleterre, avec les débuts du chemin de fer mécanisé, que l'histoire des chemins de fer commence. Il se développe rapidement pour donner lieu à l'expansion ferroviaire des années 1840 puis représenter en pratique le mode fondamental du transport terrestre pendant près d'un siècle, avant d'être remplacé, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, par le transport routier, l'automobile.

Cependant, l'histoire du transport ferroviaire débute avant la découverte de la machine à vapeur, avec des rails en bois, des rails en fer, puis en acier, mais utilisant la traction humaine ou animale. L'histoire du transport utilisant un système guidé remonte assez loin dans le temps, avec l'utilisation d'ornières creusées dans la pierre, et les systèmes utilisant le bois comme chemin est une des hypothèses envisagées pour expliquer le transport des charges lourdes dans l'Antiquité.

### **V. Histoire du chemin de fer en Algérie**

C'est par Décret Impérial du 8 Avril 1857 que Napoléon III autorise la construction de 1357 km de chemin de fer dans la colonie d'Algérie, visant à relier tous le nord du pays afin de l'utiliser comme un outil logistique de pacification des territoires et un moyen de transfert des richesses algériennes vers la métropole. C'est au 12 décembre 1859 que le premier chantier ferroviaire démarre en Algérie, la construction de la ligne Alger-Blida dans la Mitidja.

L'objectif de 1 357 km est atteint et même dépassé, avec des tronçons construits représentant 1365 km de voie et touchant presque toutes les villes importantes d'Algérie.

Le 18 juillet 1879 une nouvelle campagne d'investissement est lancée au niveau national pour renforcer les lignes "d'intérêt général" avec comme objectif, ajouter 1747 km au réseau existant.

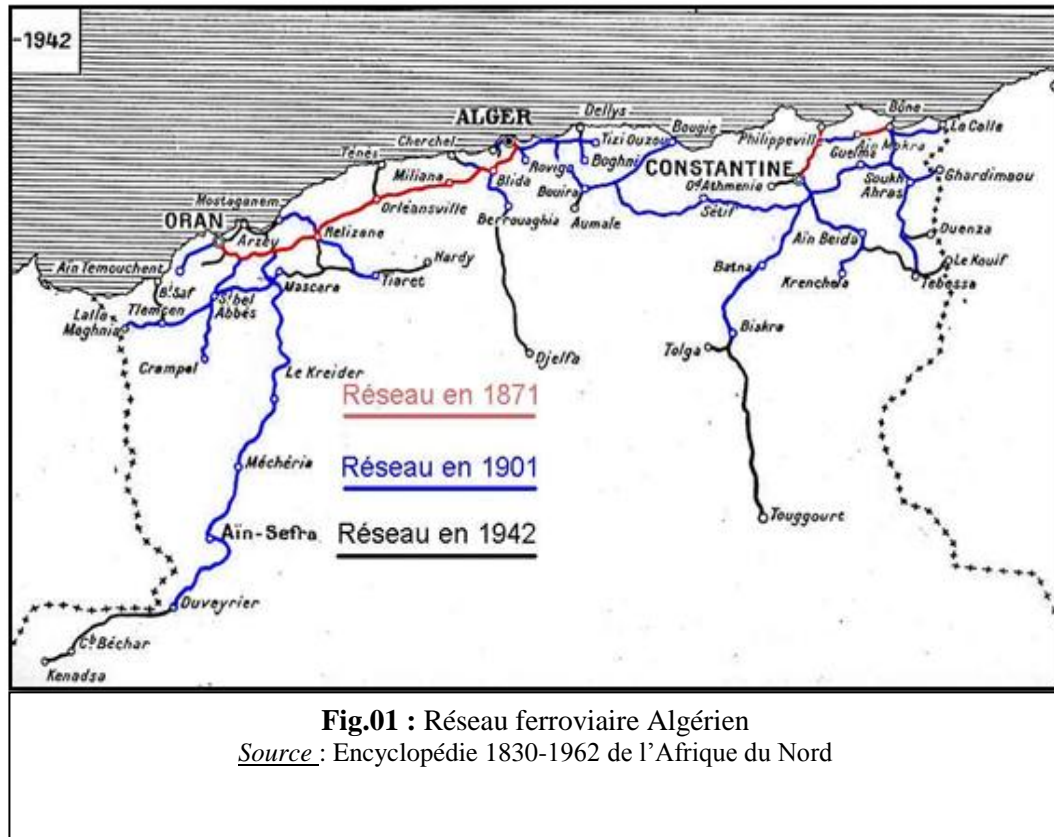
---

<sup>4</sup> - Comité International pour la Conservation du Patrimoine Industriel (TICCIH), Charte Nizhny Tagil pour le Patrimoine Industriel, Juillet2003.

La construction de ces lignes dites "d'intérêt local" est laissée à la charge des investisseurs privés et des collectivités locales.

Durant les 30 années qui suivirent, 2 035 km de lignes de chemin de fer vont s'ajouter au réseau, constituant l'armature du futur réseau ferroviaire algérien.

Au début de l'année 1925, on comptait 4 724 km de chemin de fer auxquels il faut ajouter 127 km de tramways dans les grandes villes.



**Fig.01 : Réseau ferroviaire Algérien**  
 Source : Encyclopédie 1830-1962 de l'Afrique du Nord

Le 30 juin 1959 l'État français et l'OCFA<sup>5</sup> signent une convention créant la Compagnie des Chemins de Fer Français en Algérie (CCFA) qui devient en 1963 la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Algériens) qui est, à ce jour, en charge du réseau Algérien.

<sup>5</sup> - OCFA : Office des chemins de fer algériens

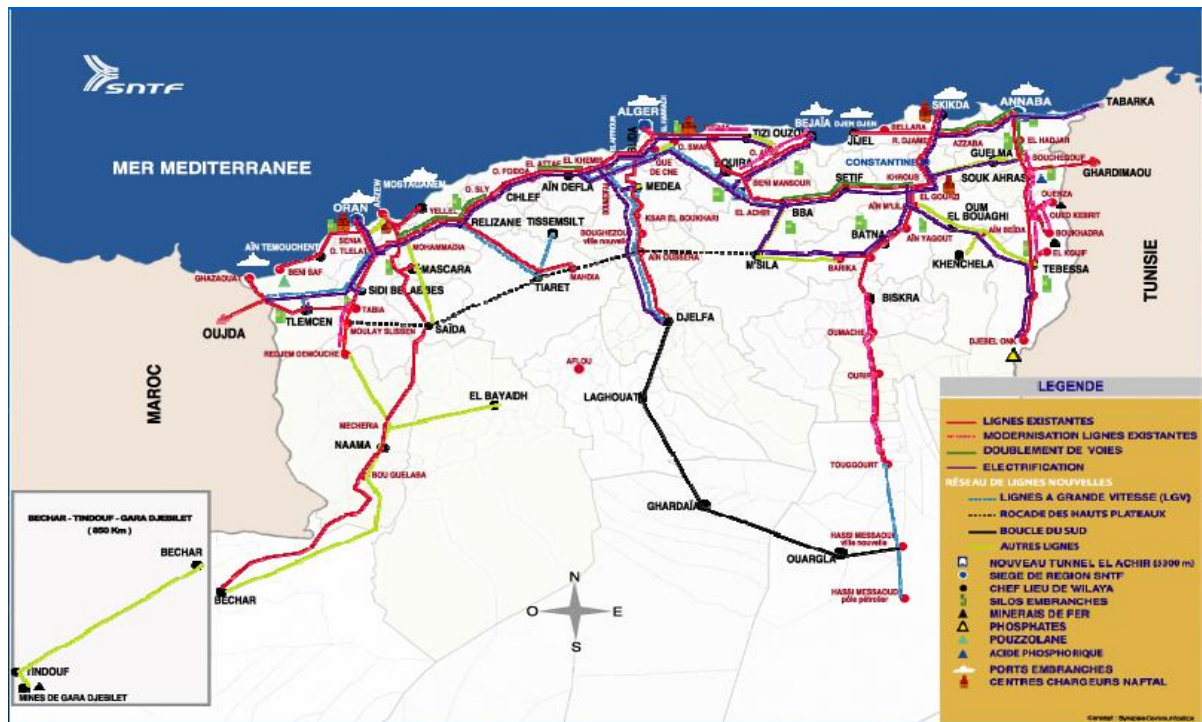


Fig. 02 : Perspectives de développement du rail en Algérie.

[Source: « Seminar cum Study tour France/United Kingdom: The Algerian Railway Program as integral part of the Trans-Maghreb Rail System », présenté par B. Ait Abdellah et K. Ayache, Euromed,

Le 31 mars 1976 à la fin de la concession de l'État français, l'Etat algérien divise la SNCFA en trois organismes distincts :

- La Société nationale des transports ferroviaires (SNTF),
- La société nationale d'études et de réalisations de l'infrastructure ferroviaire (SNERIF)
- Et la société d'engineering et de réalisation des infrastructures ferroviaires (SIF).

En 1986, la crise financière poussera à la dissolution de la SNERIF et de la SIF dont les prérogatives sont reprises par la SNTF qui changera de statut en 1990 pour devenir une EPIC <sup>6</sup>.

En 2005, l'agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires (ANESRIF) est créée pour gérer un nouveau programme d'investissement public avec l'objectif de porter le réseau à 12 500 km en 2025.

En 2015 sur un programme de 2 300 km de nouvelles lignes, 1 324 km sont en travaux dont la majeure partie concerne la partie Ouest de la boucle des hauts plateaux.

Sur l'ensemble des programmes entrepris ces dernières années, nous relevant que l'architecture générale du réseau, à l'exception de la rocade des hauts plateaux, reste fidèle à celle du XIX<sup>e</sup> S., avec toutefois des modifications structurelles dictées notamment par les impératifs de la vitesse, de l'électrification et de dédoublement des voies.

<sup>6</sup> - EPIC : Établissement Public à caractère Industriel et Commercial

## VI. Architecture des gares ferroviaires

### VI. 1. Définition

Pour l'usager, une gare ferroviaire se résume au bâtiment voyageur avec sa halle et ses quais, alors que pour « *le cheminot, le bâtiment voyageur avec sa façade urbaine ne constitue qu'un élément parmi de nombreux autres qui constituent la gare, avec ses dépôts, ateliers, halles de marchandises et messageries dispersés sur des sites qui peuvent parfois s'étendre sur deux ou trois kilomètres* ». <sup>7</sup>

Selon une définition contemporaine la gare ferroviaire elle se définit comme « *Ensemble des installations de chemin de fer où se font le transbordement des marchandises, l'embarquement et le débarquement des voyageurs* » <sup>8</sup>

Dans cadre de ce travail, nous entendons par gare le bâtiment voyageur avec sa halle, et-ce en raison de leur architecture particulière. Les autres éléments s'inscrivant plutôt dans le domaine de la technique ferroviaire, et bien que faisant partie de la gare, ne feront pas ici objet de notre attention.

### VI. 2. Le bâtiment voyageur

Le bâtiment voyageur (B.V) est l'élément central de la gare, aussi bien pour les voyageurs que pour nous les architectes. Il est conçu pour regrouper toutes les fonctions centrées sur l'accès au train, dont l'information sur le voyage, l'achat des titres de transports, ainsi que divers services commerciaux liés au voyage. Pour certaines gares, le passage de nombreux voyageurs justifie l'installation de fonctions annexes au déplacement proprement dit, tels que des commerces variés. C'est le lieu d'expression par excellence de l'architecture ferroviaire. Nombreuses gares du XIX<sup>e</sup> S. témoignent encore aujourd'hui de cet art de construire des bâtiments alliant fonctionnalité et esthétique.

Cette architecture de prestige se justifie par des raisons concurrentielles mais aussi la substitution des portes de la ville, en voie de démantèlement, par ces nouvelles portes que sont les gares.

### VI. 3. La halle de gare

La halle de gare consiste en cette couverture, généralement en structure métallique, devant protéger les voyageurs, dans les gares, lors de l'embarquement et du débarquement des trains.

Il existe plusieurs types de halles car chaque compagnie ferroviaire crée son propre type de halle. L'évolution des matériaux de construction a contribué aux changements de physionomie de ces

<sup>7</sup> - K. Bowie, dir. *Les grandes gares parisiennes au XIX<sup>e</sup> siècle*. Délégation à l'action artistique de Paris, 1987.

<sup>8</sup> - Dictionnaire français Larousse 2006.

halles, où l'enjeu principal était la grande portée, car on ne peut se permettre de supports intermédiaires qui gêneraient les flux de passagers.



**Fig. 03 :** Halle de la gare d'Oran (1908-1913)  
Conjugaison style néo mauresque et architecture industrielle.



**Fig. 04:** Halle de la gare d'Alger.  
[Source : Photo personnelle]

#### **VI. 4. Les quais**

Un quai est le trottoir longeant une voie ferrée à l'intérieur d'une gare et destiné à l'embarquement et au débarquement des voyageurs, au chargement et au déchargement des marchandises. Le plus souvent, cet espace est couvert par la halle, généralement métallique, ou bien par une marquise.

#### **VI. 5. Les abords de gare**

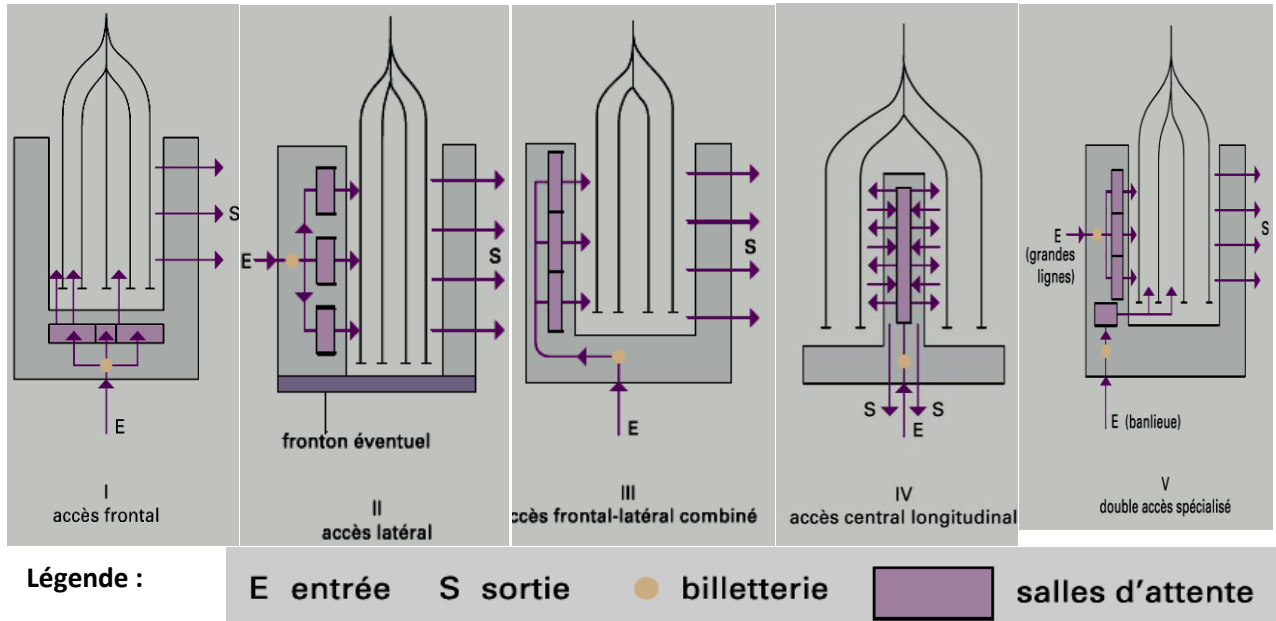
Il s'agit des espaces jouxtant la gare qui peut s'étendre à tout le quartier. Ces espaces peuvent être non bâtis, exemple des voies d'accès, place, parvis ou esplanade...etc., ou bien bâtis en relation directe avec la fonction du voyage, hôtels, restaurant, services...etc. On y trouve donc :

- Des parcs de stationnements pour les utilisateurs de voitures particulières, appelés dans certains cas parc relais.
  - Des gares routières.
  - Des stations de taxis
  - Des stations de tramway ou de métro dans des villes de taille importante.
  - Des parkings à vélos...
- L'intégration de ces diverses fonctions aboutit à la conception d'un pôle d'échanges ou pôle intermodal.

#### **VI. 6. Typologie des gares**

On distingue deux typologies de gares de voyageurs :

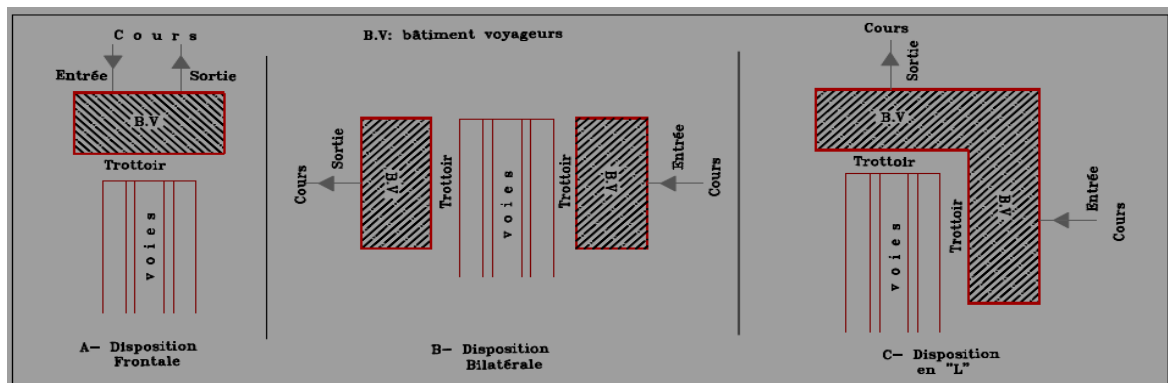
-**Les gares terminus** : Il s'agit des gares situées à l'extrémité d'une ligne ferroviaire. Le bâtiment voyageur peut prendre plusieurs dispositions (figure 05), L'espace d'embarquement est souvent couvert par une halle. L'espace des arrivées est, au XIX<sup>e</sup> S, séparé de celui des départs.



**Fig. 05** : Schémas des gares terminus (d'après Georges Ribeill).  
L'entrée est toujours située sur la façade principale.

[Source : Encyclopaedia Universalis- nouvelle édition 2009]

- **Les gares de passage** : Il s'agit des gares situées le long d'une ligne ferroviaire. Le bâtiment est généralement le long des voies (figure 06), du côté orienté vers la ville. On accède aux quais par une passerelle ou un souterrain. Il arrive qu'il soit placé au-dessus des quais, exemple des gares récentes de la ligne Alger Tizi ouzou. Les quais sont couverts par de simples marquises.



**Fig . 06** : Schémas des gares de passage

[Source : M. S, SAFIR, *Le patrimoine ferroviaire du XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> S. en Algérie*, Mémoire en magistère]

## VII. Les gares algériennes

L'Algérie dispose d'un réseau de gares historiques dont la plupart sont construites au XIX<sup>e</sup> S. Elles adoptent pratiquement l'ensemble des styles d'architecture, du Néo-classicisme au Moderne (au milieu du XX<sup>e</sup> S.). Ces gares présentent des caractéristiques particulières d'authenticité et d'originalité. « Réfléchi dans une conjoncture de colonisation, le réseau

*ferroviaire algérien, quatrième plus grand d'Afrique, présente des caractéristiques d'authenticité et d'originalité* »<sup>9</sup>.

Le renouveau du rail algérien, entrepris ces dernières années, constitue une menace de disparition de ces gares historiques du fait de la non prise en considération de la valeur patrimoniale de cet héritage qu'on peut considérer, à juste titre, comme patrimoine à protéger, tant il témoigne d'une période cruciale de l'évolution de l'humanité, à savoir la révolution industrielle du XIX<sup>e</sup> S. Parmi les gares les plus emblématiques, nous citons :

➤ **La gare d'Annaba :** (Figure 7)

Construite en 1927. Son emplacement lui confère une visibilité inédite. L'élément le plus caractéristique de cette gare néo mauresque, est son minaret horloge de référence maghrébine, une tour à base carrée. Élément de l'architecture ferroviaire introduit à partir de 1904 au niveau des gares, mêmes étrangères, allusion à la laïcité (séparation de la religion de l'Etat).

➤ **-La gare d'Oran :** (Figure 8)

Réalisé par l'architecte Albert BALLU (1908-1913), la gare d'Oran est de style Néo-Mauresque, tant par son architecture extérieure que par sa décoration intérieure. Elle adopte pour sa tour d'horloge un minaret à base carrée.



**Fig. 07 :** La gare ferroviaire d'Annaba.  
Source : <https://annaba-patrimoine.com>.



**Fig. 08 :** La gare ferroviaire d'Oran.  
Source : <https://fr.wikipedia.org>.

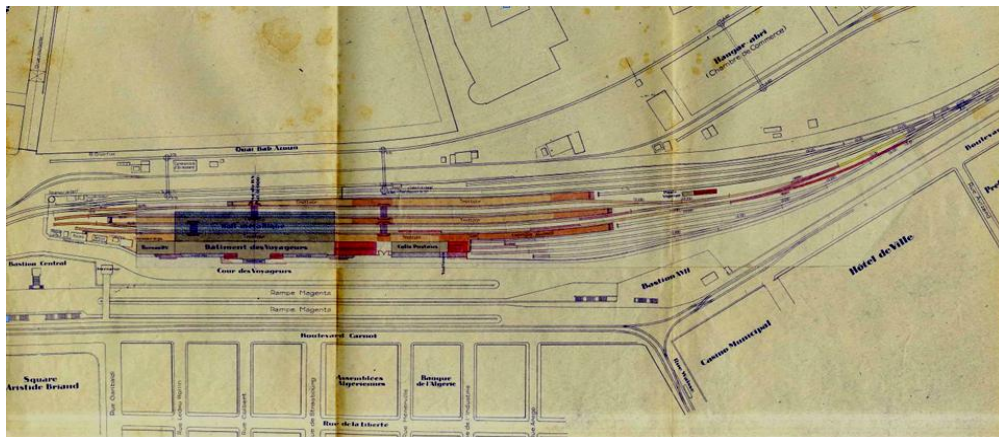
<sup>9</sup> - M. S., SAFIR, *Le patrimoine ferroviaire du XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle en Algérie, identification et valorisation*, Mémoire en magistère, UMMTO, Tizi-Ouzou, juillet 2011.

➤ **La gare centrale d'Alger** : (Figure 9)

La gare d'Alger, réalisée de 1865 à 1867, est considérée comme la doyenne des gares algériennes. Située au niveau du port d'Alger (Figure 10), elle est de style néoclassique.



**Fig. 09** : La gare centrale d'Alger  
Source : <http://topographi.blogspot.com>



**Fig. 10** : Situation de la gare intérieure d'Alger, proposé en 1864,  
[Source: Archives SNTF, Alger]

### Conclusion du chapitre

Grâce à la révolution industrielle, le champ ferroviaire connaît un développement rapide qui a engendré l'ère moderne et qui va impacter tout les domaines de la vie. La construction et l'architecture ne sont pas restées en marge de cette évolution.

En Algérie, l'important héritage de cette période, qui correspond à la colonisation, ne jouit pas d'un intérêt particulier. Le besoin de renouvellement urbain et d'adaptation à la conjoncture contemporaine expose ce patrimoine à un péril certain si nous ne changeons pas notre regard envers ces vestiges historiques, à l'instar des attitudes adoptées à l'étranger ailleurs lors des opérations d'intervention sur les tissus urbains existants.

## **Chapitre 2:**

# **Reconversion des gares du XIX<sup>e</sup> siècle**

## Introduction

Les structures ferroviaires du XIX<sup>e</sup> siècle, autrefois reluisantes et emblèmes de la révolution industrielle, se retrouve aujourd'hui, du fait des évolutions techniques et urbaines rapides, en état de friche. Si leur conservation est le plus souvent écartée, leur reconversion à d'autres fonctions est de plus en plus recherchée, ce qui permet la sauvegarde des bâtiments qui présentent un intérêt patrimonial certain.

### I. Les gares ferroviaires et friches

Les techniques ferroviaires et le transport par rail ont connu un développement rapide ces dernières années, par conséquent, beaucoup de gares et d'infrastructures ferroviaires sont devenues obsolètes, voire inutiles, d'où la présence aujourd'hui de friches ferroviaires.

*« Les gares et les espaces attenants deviennent l'objet de divers enjeux: régénération urbaine, mobilité durable, marketing urbain. L'importance stratégique des friches industrielles des secteurs de gare ne devrait cependant pas faire oublier le patrimoine, tant ferroviaire qu'industriel, qui retrace l'histoire de ces sites. Tant les bâtiments que les infrastructures diverses, dont les voies de chemin de fer désaffectées, constituent un héritage qui fait encore aujourd'hui partie du paysage urbain. »*<sup>1</sup>. Donc lors d'une intervention sur ces sites dont l'usage industriel est devenu impossible, il nous est recommandé d'intervenir de manière à préserver l'identité et la mémoire de ces sites.

#### I.1. Les friches ferroviaires

Le terme « friche » désigne toute chose inutilisée depuis un certain temps, dont le potentiel n'a pas été développé. Elle se définit comme « *une aire industrielle, artisanale, ferroviaire ou militaire sous-utilisée ou plus du tout utilisée* ». <sup>2</sup> Alors que la friche ferroviaire se définit comme bâtiment ou terrain à vocation industrielle et non utiliser ou abandonner.

Les friches industrielles dont relève le ferroviaire « *résultent d'une perte de cohérence entre contenant et contenu, c'est-à-dire entre cadre bâti et les activités. Le départ d'activités industrielles pour cause de délocalisation ou de cessation d'activité n'est pourtant pas suffisant en soi pour constituer une friche: les entreprises sont en effet mobiles, et au départ de l'une succède souvent l'arrivée d'une autre. Lorsque ce cycle se brise, et que les départs ne sont pas remplacés, alors une friche se constitue.* » <sup>3</sup>

---

<sup>1</sup>- Marianne THOMANN, *Potentiel des friches industrielles des secteurs de gare pour un développement urbain durable*, Mémoire à l'Université de Lausanne ,2005 Ibidem.

<sup>2</sup>- REY. M. et al, *La mise en valeur des terrains de gare, conditions de réalisation et de mise en œuvre*, Lausanne ; CEAT, 1993.

<sup>3</sup>- Marianne THOMANN, *Potentiel des friches industrielles des secteurs de gare pour un développement urbain durable*, Mémoire à l'Université de Lausanne ,2005.

## II. Interventions sur les friches ferroviaires

Plusieurs opérations peuvent s'appliquer sur les sites ou bâtiments des friches ferroviaires, nous citons les plus pratiquées : la restauration immobilière, la réhabilitation et la reconversion.

### II.1. La restauration immobilière

Opération qui consiste en une intervention sur un bâtiment de patrimoine, généralement classé comme tel. Il s'agit d'une intervention tendant à restituer son originalité et authenticité. « Ensemble des actions visant à interrompre le processus de destruction d'une œuvre d'art ou d'un objet quelconque témoignant de l'histoire humaine, à consolider cette œuvre, cet objet afin de le conserver et, éventuellement, à le rétablir plus ou moins dans son aspect originel. »<sup>4</sup> C'est-à-dire rétablir l'état d'origine.

Cette opération, réservée au bâtiment en ruine ou menaçant ruine, fait appel aux architectes spécialistes de la restauration et du patrimoine.

### II.2. La réhabilitation

Action sur un bâtiment ou un site relevant de patrimoine, qui consiste à le doter de diverses commodités en vue d'améliorer ses conditions d'usage et de pérennité. La réhabilitation « Consiste à améliorer l'état d'un bâtiment dégradé ou simplement ancien afin qu'il puisse conserver sa vocation initiale. Cette opération de remise en état s'accompagne d'une mise en conformité du lieu selon les normes en vigueur, que ce soit en matière de sécurité, d'hygiène, de confort ou d'environnement. »<sup>5</sup>. Elle vise donc une modernisation sans changement de sa fonction initiale.

### II.3. La reconversion

#### Définition de la notion

«...volonté consciente et raisonnée de conserver un édifice dont la valeur patrimoniale est reconnue tout en lui redonnant une valeur d'usage qu'il a perdue. »<sup>6</sup>. C'est à dire une action de modernisation, de consolidation et d'adaptation du bâtiment au contexte contemporain avec le plus souvent une transformation fonctionnelle et par conséquent un réaménagement adapté.

Grace à l'évolution rapide des usages, de nombreux édifices trouvent une nouvelle destination. Des châteaux (le Louvre, Versailles), des gares (Orsay), des piscines (Roubaix), des usines ...etc., sont reconvertis en musée. « Si la qualité patrimoniale du bâtiment détermine sa reconversion –plutôt que sa destruction–, elle est une contrainte supplémentaire pour le maître

<sup>4</sup> - Dictionnaire français Larousse 2006.

<sup>5</sup> - Emmanuelle REAL, « Reconversions. L'architecture industrielle réinventée », *In Situ* [En ligne], 26 | 2015, mis en ligne le 06 juillet 2015, consulté le 28 avril 2016. URL : <http://insitu.revues.org/11745>.

<sup>6</sup> - Ibidem.

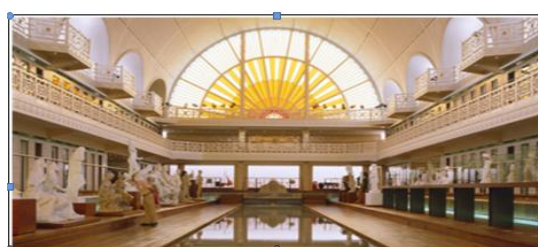
*d'ouvrage, initiateur, financeur de l'opération qui en définit la fonction nouvelle et pour le maître d'œuvre qui le transforme et l'adapte pour elle. »<sup>7</sup>*



**Fig. 6** : .Musée du Louvre  
www. Wikipedia.com



**Fig. 7** : .Musée d'Orsay  
www. respectmag.com



**Fig. 8** :.Musée de Roubaix  
Source: www.amis-musees.fr

### II.3.2. Intérêt de la reconversion

La reconversion d'immeubles anciens suggère un changement de fonction et une adaptation du bâtiment aux exigences contemporaines. Elle présente des intérêts multiples, socio-économiques, patrimoniaux et de durabilité. *« Même si l'idée de reconvertir un ouvrage est rarement évidente à priori, parce que l'on n'est pas propriétaire, parce que semble compliqué ou insensé [...] il paraît pourtant logique d'utiliser ce qui existe avant d'entreprendre de nouvelles constructions. »<sup>8</sup>*

Selon le CAUE<sup>9</sup> la reconversion d'un bâtiment désaffecté présente un certain nombre d'avantages et s'inscrit dans une démarche de développement durable :

- L'insertion paysagère d'un bâtiment existant ancien est plus facilement réussie que celle d'un bâtiment neuf implanté à l'entrée d'une ville.
- La reconversion représente une économie de terrain, de voirie et de réseaux, dans la mesure où elle évite de construire un bâtiment sur un terrain excentré ou extérieur à l'agglomération.
- Même si la reconversion ne s'avère pas toujours économique en termes de travaux, elle apporte souvent une valeur ajoutée sur le plan architectural (volume, matériaux, ...) que la qualité d'un bâtiment neuf n'atteint pas toujours.

<sup>7</sup> - Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement, *Architecture et reconversion*, 2015.

<sup>8</sup> - Les cahiers de l'AUE n°12, Décembre 2004.

<sup>9</sup> - Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement.

- Un bâtiment reconverti offre des espaces généreux, inattendus, voire insolites qui préexistent et dont le maintien ne pose pas de problème. Cette originalité est une qualité que l'on ne retrouve pas souvent dans une construction neuve soumise à des contraintes financières.



**Fig. 9** : Gare d'Orsay à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et sa reconversion en musée

Source : [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

- La reconversion peut permettre de sauvegarder un bâtiment dont l'histoire est digne d'intérêt ou dont la seule présence témoigne du passé local. Ces dimensions patrimoniales et sociales sont importantes car elles assurent la permanence de la mémoire du lieu et une certaine continuité et solidité entre générations.
- Réutiliser un bâtiment désaffecté permet non seulement sa remise en état, mais aussi sa revalorisation. Il faut donc saisir toute opportunité dès qu'elle se présente.

### III. Étude de célèbres cas étrangers de reconversion de gares ferroviaires

À travers le monde, diverses reconversions réussies de gares ferroviaires sont concrétisées dont chacune à ces caractéristiques. On identifie notamment :

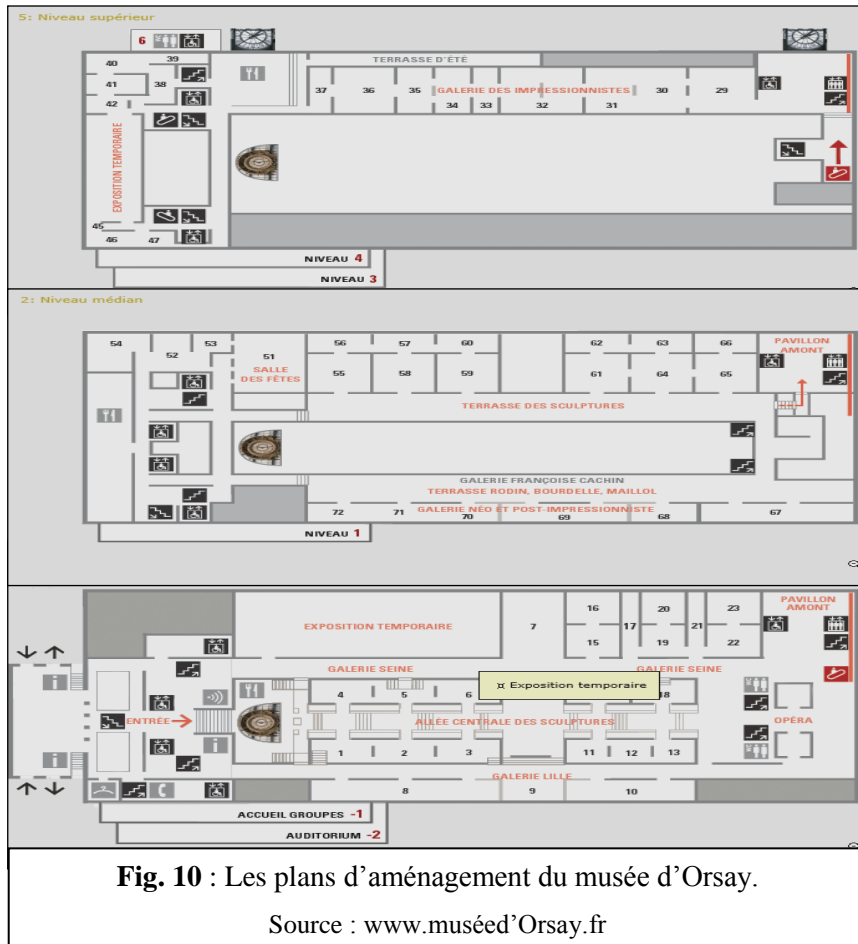
**III.1. La gare d'Orsay (1898-1900):** Gare ferroviaire du XIX<sup>e</sup> S., réalisée à l'occasion de l'exposition universelle de 1900 à Paris. Conçue par l'architecte Victor LALOUX, de style classique, Le bâtiment fut classé monument historique en 1978. A la fin des années 1970, est prise la décision de transformer la gare en musée des arts du XIX<sup>e</sup> siècle.

- **Présentation :** Situé au cœur de Paris, le long de la Seine, face au jardin des Tuileries, l'ancienne gare d'Orsay est un édifice construit pour l'exposition universelle 1900.
- **Particularités :** La gare d'Orsay se caractérise par les structures métalliques, les piliers et les poutres en fonte et, surtout, la nef ornée de caissons des thermes romains, qui en font un des symboles architecturaux les plus hardis de l'Art nouveau.
- **Son histoire :** En 1940, la gare sert comme plate-forme de triage des colis postaux, En 1945, à la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'endroit est réquisitionné comme espace de transit pour les prisonniers de guerre français revenant d'Allemagne. Durant les années 1950, seul l'accès à quelques quais est maintenu pour le trafic banlieue, le reste de la gare étant désaffecté.

Alors que la désaffectation progressive de la gare est amorcée, son architecture emblématique et de prestige ainsi que son histoire ont incité les autorités dans un premier temps à son classement au titre des monuments historiques en 1979, ensuite à sa reconversion en un musée des arts qui sera inauguré le 1<sup>er</sup> Décembre 1986.

### ➤ Musée d'Orsay

La France souhaitait transformer l'édifice pour en faire un musée des arts du XIX<sup>e</sup> siècle. En concurrence frontale avec le musée du Louvre, riche en œuvres picturales de la 1<sup>re</sup> moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, il est décidé que le futur musée d'Orsay en sera le prolongement et le complément.



**Fig. 10** : Les plans d'aménagement du musée d'Orsay.

Source : [www.museed'Orsay.fr](http://www.museed'Orsay.fr)

La transformation de la gare en musée permettait de mettre en valeur la grande nef, en l'utilisant comme axe principal du parcours, et de transformer la marquise (auvent) en entrée principale. Trois niveaux dessinent le parcours du musée :

- Au rez-de-chaussée, néoclassiques, romantiques et école de Barbizon, les salles sont distribuées de part et d'autre du cours central.
- Au niveau intermédiaire, naturalistes, symbolistes et arts décoratifs, les terrasses dominent la cours et introduisent aux salles d'exposition.
- L'étage supérieur impressionniste et postimpressionniste est aménagé au-dessus du vestibule qui longe le quai et qui se prolonge dans la partie la plus élevée de l'hôtel sur une rue.

Des espaces distincts sont accessibles à partir de ces trois niveaux principaux d'exposition des œuvres : le pavillon amont, les passages vitrés du grand tympan ouest de la gare, le restaurant du musée (aménagé dans l'ancienne salle à manger de l'hôtel), le café des Hauteurs, la librairie et l'auditorium.

### III.2. Gare de Suresnes-Longchamp

#### ➤ Présentation

La gare de Suresnes-Longchamp est une ancienne gare ferroviaire française de la ligne de Puteaux à Issy-Plaine. Elle est située à proximité de l'hippodrome de Longchamp, dans le département des Hauts-de-Seine, en région Île-de-France.

#### ➤ Histoire

La gare est mise en service en 1889 et fermée en 1993. Elle est transformée en station de tramway et réouverte en 1997. Son bâtiment voyageur est



**Fig. 11** : La gare de Suresnes Longchamp  
Source : [www. Musée de Suresnes.fr](http://www.Musée de Suresnes.fr)

réaffecté ; il abrite le musée d'histoire urbaine et sociale de la ville, ouvert en 2013.

#### ➤ Musée de Suresnes-Longchamp

Après une rénovation, le musée a rouvert ses portes en juin 2013 dans l'ancienne gare de Suresnes-Longchamp, témoin de l'architecture ferroviaire de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle , réhabilitée et agrandie par une extension contemporaine.

➤ **Programme** : D'une surface de 1278 m<sup>2</sup>, dont 667 m<sup>2</sup> d'espaces créés par l'extension, le musée comprend une partie « Exposition permanente » qui s'étend sur les deux niveaux de l'ancienne gare, reliés par un escalier monumental. L'extension abrite quant à elle les expositions temporaires et "l'atelier", un espace permettant d'accueillir activités pédagogiques, conférence...

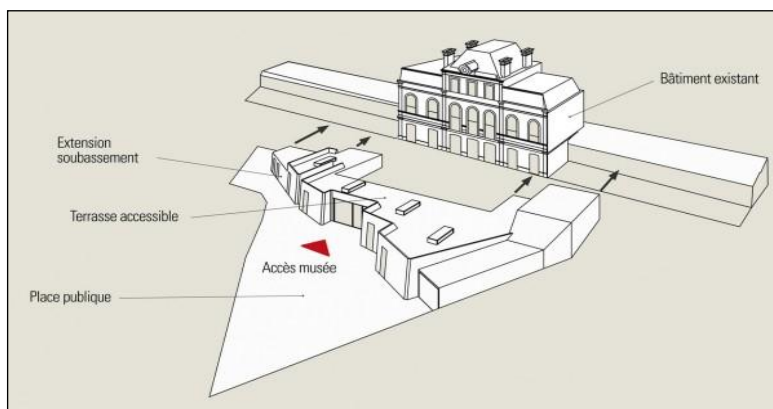


**Fig. 12** : Musée de Suresnes Longchamp  
Source : [www. Musée de Suresnes.fr](http://www.Musée de Suresnes.fr)



**Fig. 13** : Extension inséré autour de l'ancienne gare

Source : [www. Musée de Suresnes.fr](http://www.Musée de Suresnes.fr)



**Fig. 14** : Volumétrie du Musée de Suresnes Longchamp

Source : [www. Musée de Suresnes.fr](http://www. Musée de Suresnes.fr)

Le Musée retrace l'histoire de Suresnes, de son paysage urbain ainsi que son évolution économique et sociale. Il met particulièrement en avant l'urbanisme social des années 1920-1940 et a vocation à transcender cette dimension locale en l'inscrivant dans l'histoire politique et sociale de l'entre-deux-guerres (1918-1939).



**Fig. 15** : Les salles d'exposition



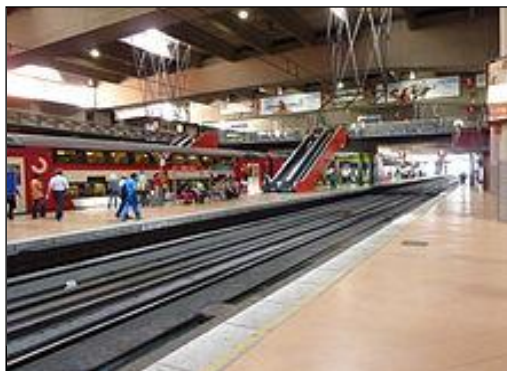
**Fig. 16** : L'escalier monumental

Source : [www. Musée de Suresnes.fr](http://www. Musée de Suresnes.fr)

### III.3. La gare d'Atocha, Madrid / Espagne

#### ➤ Présentation

La gare d'Atocha est la plus grande station de chemin de fer à Madrid, et unique en son genre dans le monde. Le bâtiment de la gare d'Atocha, construit pour la compagnie de chemin de fer MZA, fut inauguré le 9 février 1851 sous le nom de gare du Midi. C'était la première gare de Madrid.



**Fig. 17** :La partie banlieue de la gare  
Source : [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)



**Fig. 18** :L'ancienne gare, utilisée comme terminal jusqu'en 1992.  
Source : [www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com)

#### ➤ Son histoire

Suite à un incendie qui en détruisit en grande partie de sa structure, la gare fut rebâtie en fer selon les plans d'Alberto de Palacio de 1888 à 1892.

La gare constitue le point d'arrivée et de transit des lignes de banlieue et des lignes régionales du sud de Madrid. Elle abrite les services des trains Régional et Moyenne distance traversant la péninsule. La dernière opération d'agrandissement et de modernisation est l'œuvre de l'architecte Rafael Moneo. En pratique, il y a deux gares, l'une, souterraine, pour les services de banlieue et l'autre, en surface, pour les grandes lignes et notamment les services à grande vitesse. Elle est reliée à la gare de Chamartin par le tunnel de la Risa qui a été récemment doublé par un nouveau tunnel de la Risa II pour dégorger le premier qui arrivait à saturation. Il traverse le centre de Madrid et il est à écartement ibérique pour la circulation des trains de banlieue de la capitale.

En 1992, le bâtiment d'origine a été retiré du service en tant que terminal, et converti en un cours avec des magasins, des cafés, une discothèque et la magnifique serre. Plus de 7000 plantes appartenant à environ 260 espèces différentes ornent le jardin, y compris un étang avec 22 espèces de poissons et de tortues. Dans les mois d'été, quand la chaleur sèche de Madrid passe à travers le toit de verre, des centaines de petits gicleurs permettent d'offrir une sorte de vapeur d'eau, donnant à l'endroit un véritable regard de la jungle à l'extérieur.



**Fig. 19** : Avant la transformation en 1981  
Source : www.wikipedia.com



**Fig. 20** :Après la transformation  
Source : www.wikipedia.com



**Fig. 21** : Jardin botanique de l'intérieur de la halle.  
Source : www.wikipedia.com

### Conclusion du chapitre

La reconversion est une intervention nécessaire à la réutilisation d'un bâtiment existant dans un contexte de mutation technique et socio-économique notamment les gares ferroviaires. Elle demande à l'architecte d'intervenir, suivant une stratégie qui se situe quelque part entre la restauration parfaite et la transformation radicale, afin de lier l'ancien et le nouveau. C'est de cette nécessité d'adjoindre l'intervention contemporaine au bâtiment existant de façon constructive et expressive, et souvent à l'échelle du détail.

### Conclusion de la première partie

Le patrimoine ferroviaire algérien est doté de plusieurs gares ferroviaires historiques qui constituent un potentiel important dans la modernisation des villes algériennes mais qui n'est pas exploité notamment pour les gares qui sont en cours de se transformer en friches. On considère que la reconversion de ces gares est la solution la plus adéquate d'une part pour sauvegarder ce patrimoine et d'autre part le faire intégrer dans le nouveau plan fonctionnel des villes. Afin de démontrer cela on a pris comme cas d'étude la gare centrale d'Alger qu'on étudiera dans son contexte historique et urbain dans la partie suivante.

## **Deuxième partie**

Etude de cas : **Projet de reconversion de la  
gare centrale d'Alger**



**CHAPITRE 1:**  
**CONTEXTE URBAIN DE LA GARE CENTRALE D'ALGER.**

# Chapitre 1 : contexte urbain de la gare centrale d'Alger

## Introduction

Analyser un site urbain, c'est revoir la connaissance de sa ville, de son quartier. Pour cela, il est indispensable de se concentrer sur les éléments qui composent ce site. Afin de bien comprendre et connaître la gare centrale et son environnement on a présenté ce chapitre sous deux parties la première concerne l'analyse de la ville et du quartier de la gare et la seconde concerne l'analyse de la gare elle-même.

## I-Présentation de la wilaya d'Alger

Capitale de pays chef-lieu de la wilaya ; Alger la blanche occupe une place particulièrement privilégiée dans la moitié ouest du bassin méditerranéen, véritable porte reliant l'Europe au Sud au cœur de l'Afrique, c'est définitivement la façade qu'offre l'Algérie à l'occident.



Carte d'Algérie

Source : [profburp.com/plans1903/.../alger.html](http://profburp.com/plans1903/.../alger.html)

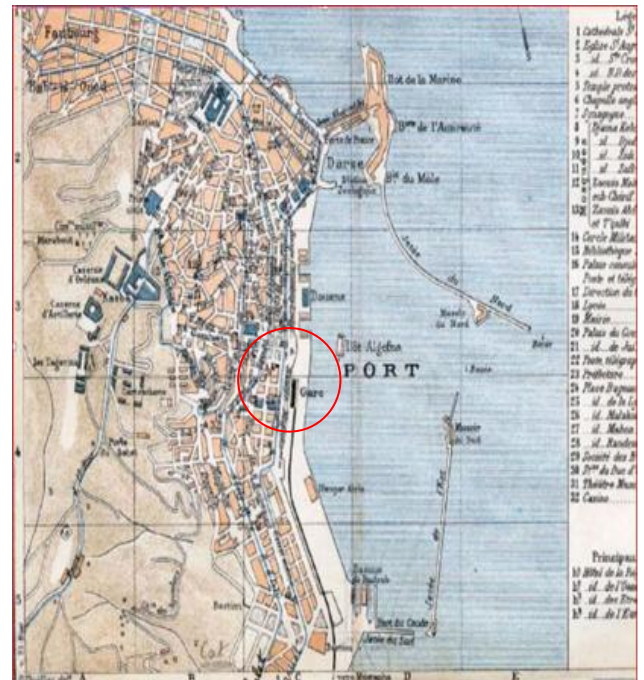
## II-Aperçu historique :

L'histoire d'Alger se résume de trois grandes périodes :

- La période précoloniale (l'époque phénicienne, l'époque romaine, période berbéro-musulmane et djazair beni mezghena , période ottomane )
- La période coloniale.
- La période post coloniale (superposition de la ville médiévale et moderne (19eme \_20eme siècle).

Et le quartier d'Isly typique de cet urbanisme d'Alger de 19eme siècle.

En parcourant l'histoire de la ville d'Alger le quartier d'Isly est l'un des premiers noyaux de la ville coloniale, situé dans une séquence de succession d'espaces publics (places). Ce quartier symbole du centre-ville a été toujours un lieu de culture par la certaine centralité des équipements culturels (cinéma, théâtre...) et espaces publics.



Carte ancienne de front de mer d'Alger

Source: [profburp.com/plans1903/.../alger.html](http://profburp.com/plans1903/.../alger.html)

### **III-Présentation du quartier d'étude : Alger centre**

**Alger-Centre** est une commune de la wilaya d'Alger en Algérie. Elle constitue le cœur de la ville d'Alger, même si le cœur historique est constitué par la Casbah.

Alger-Centre est la commune centrale de l'Alger moderne. Elle compte les principales rues commerçantes et administratives avec le siège du gouvernement, l'Assemblée nationale, le Conseil de la Nation, plusieurs ministères ainsi que le siège de la wilaya d'Alger.

Sa façade maritime est entièrement occupée par le siège des forces navales, la pêche et le port.

-Le centre d'Alger est constitué de plusieurs quartiers, la principale de ces derniers : quartier d'Isly

### **IV- Quartier d'Isly**

#### **IV-1-Situation**

Le quartier se situe au centre d'Alger au niveau du front de mer.

La rue Larbi Ben M'Hidi est une des voies principales du quartier. Anciennement connu comme la Rue d'Isly d'où le nom du quartier. Cette rue mène de la place de la Grande Poste vers Bâb el Oued.

#### **IV-2-Les limites**

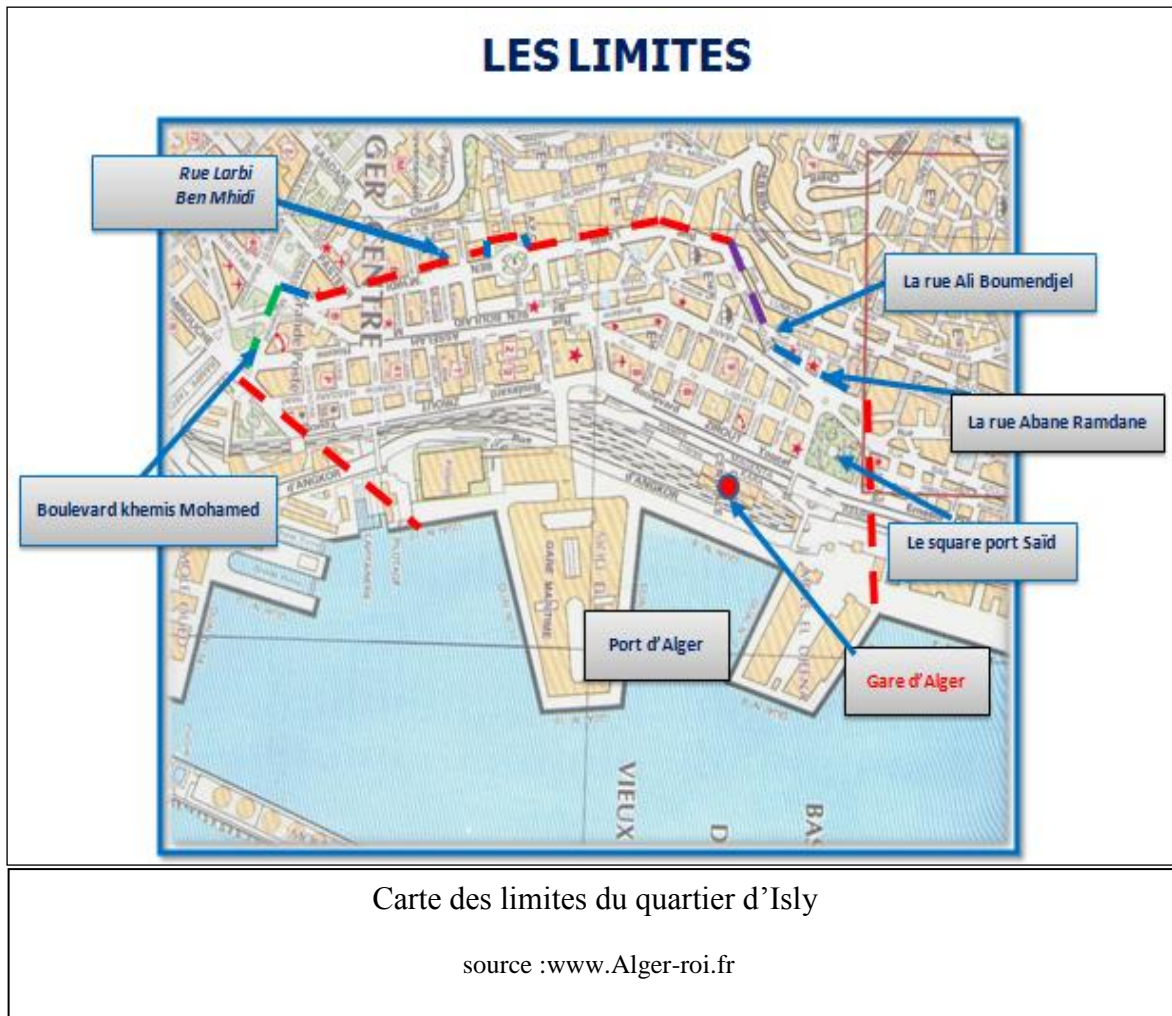
Les limites administratives du quartier sont comme suit :

**Du Nord-Ouest :** du Square Port Said jusqu'à l'avenue Ali Boumendjel.

**Du Nord -Est :** la mer .

**Du Sud :** La rue Larbi Ben M'Hidi.

**Du Sud-Est :**Le Boulevard Khemis Mohamed.



## Les limites historiques

**Du Nord** : l'ancien rempart de la ville ottomane actuellement le boulevard Ouirida Meddad.

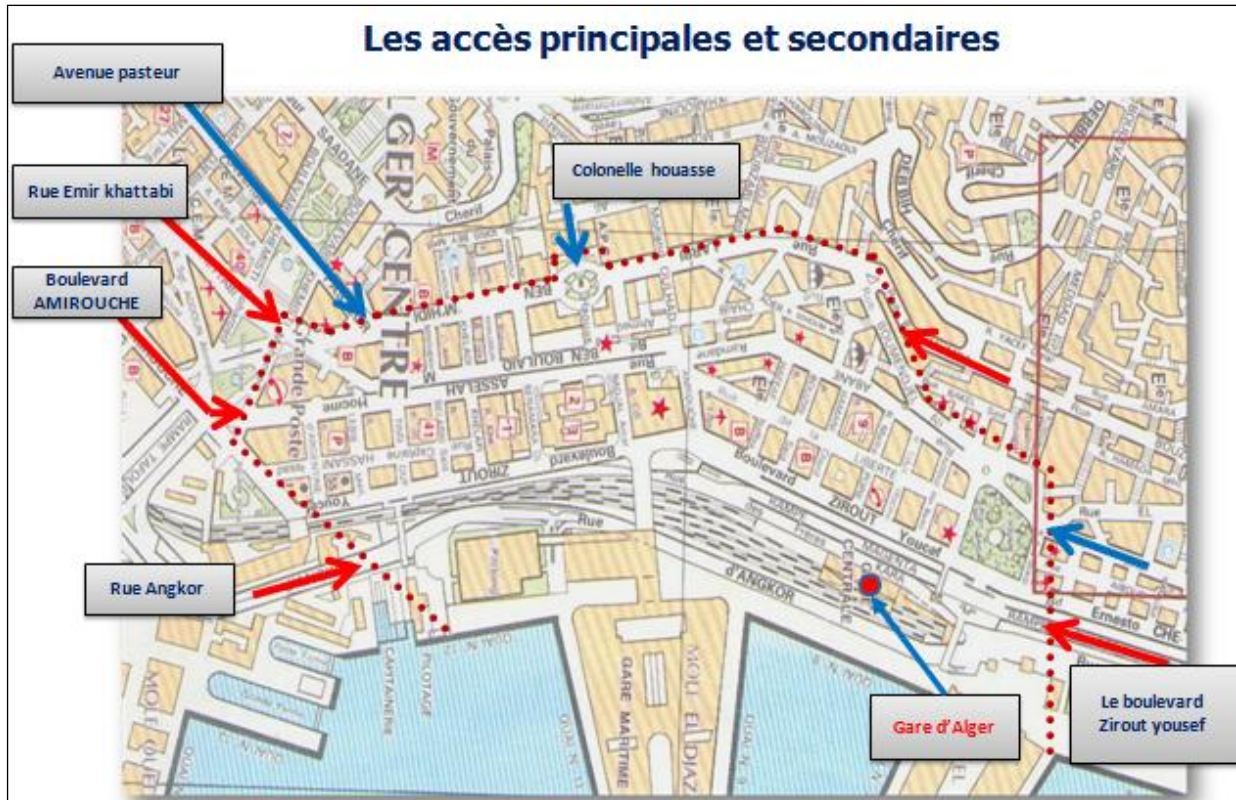
**Du Sud-Est** : l'ancien rempart colonial actuellement le boulevard Mohamed Khemisti

## Les limites physiques

**Du Coté Nord-Ouest** : la mer

**De l'Ouest** : la rue Ikharouine Tayeb ,en raison de la déclivité et la forte pente (présence d'escalier).

## IV-3-Le réseau viarie du quartier



Carte des accès principaux et secondaires.

Source : [www.Alger-roi.fr](http://www.Alger-roi.fr)

## LE RESEAU VIAIRE

### Légendes :

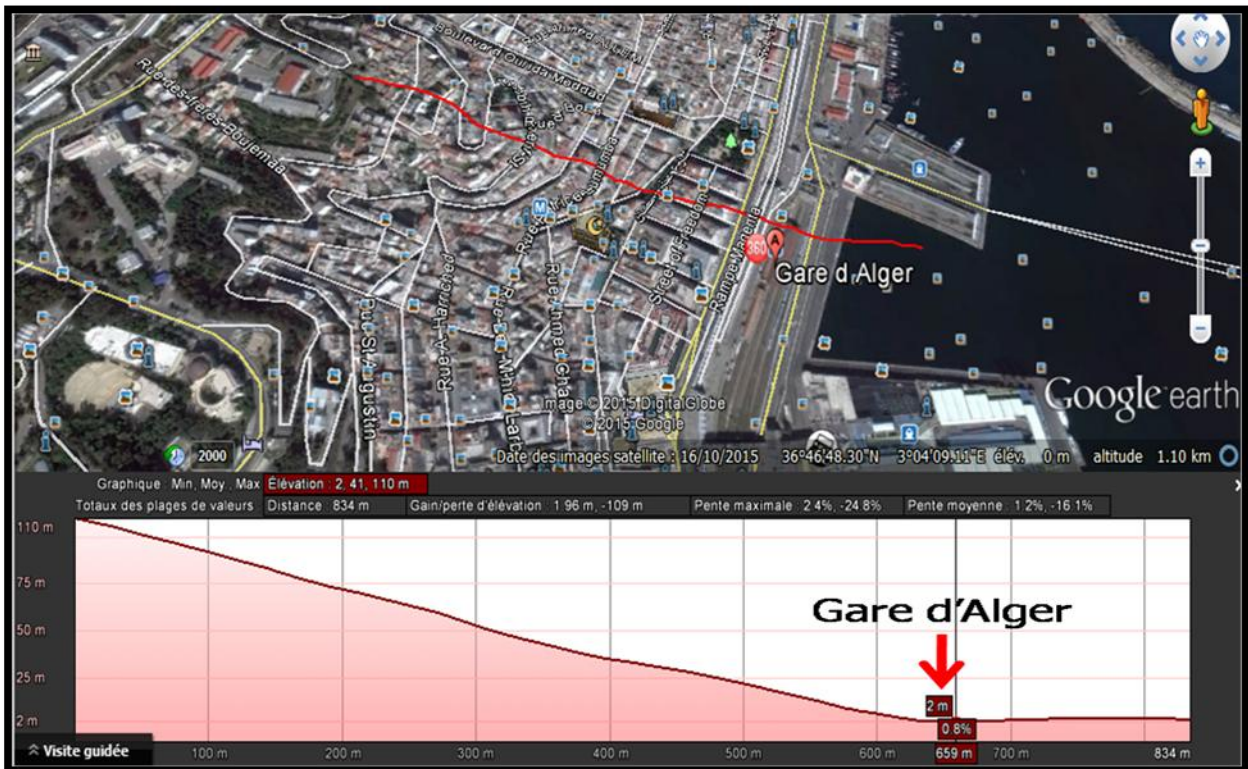
-  Voie à grande circulation
-  Voie à moyenne circulation
-  Voie à faible circulation
-  Bouche du métro
-  Vers El Biar
-  Vers Tylémlie
-  Vers Sidi M'hamed
-  Vers quartier de la Marine



Carte du réseau viarie

source : google earth

## IV-4-Topographie du quartier

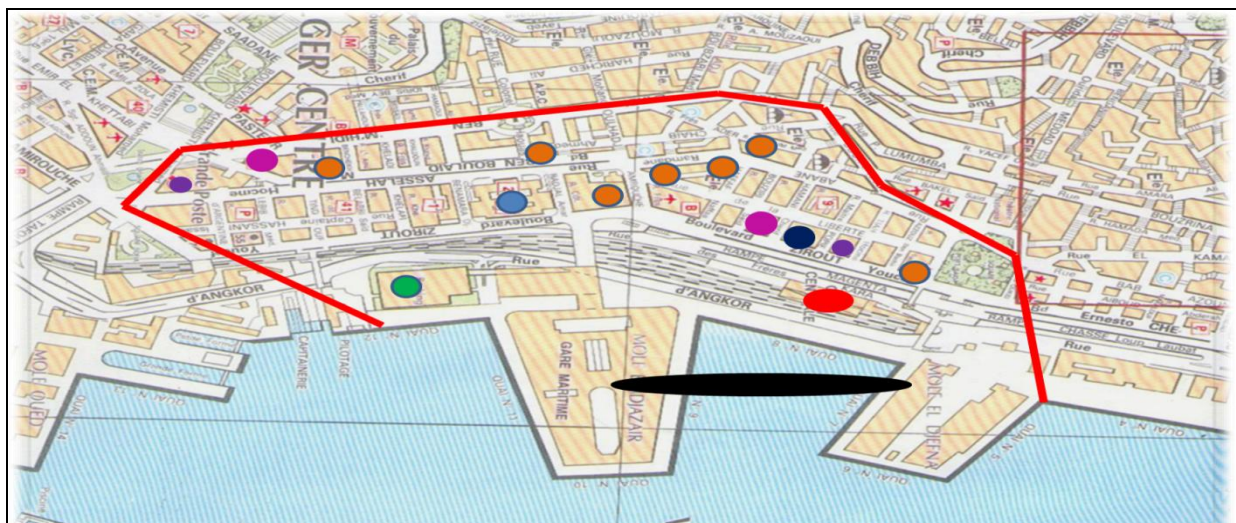


La topographie du quartier.

Source : Google earth

## IV-5-Vocation du quartier

Son caractère est fortement administratif et commercial : port, gare, banque d'Algérie, hôtels, poste, Assemblée populaire nationale, siège de la wilaya, parking.....



Carte des équipements du quartier

Source : www.Alger-roi.fr

# Chapitre 1 : contexte urbain de la gare centrale d'Alger

## V- la gare centrale d'Alger

### V-1-Situation

La gare d'Alger est une gare ferroviaire algérienne, située dans la ville d'Alger, au niveau du quartier d'Isly. Les habitants algérois du centre-ville et de la casbah et ses portes prennent le train à partir de cette gare pour aller vers les autres points d'Alger et de l'Algérie.



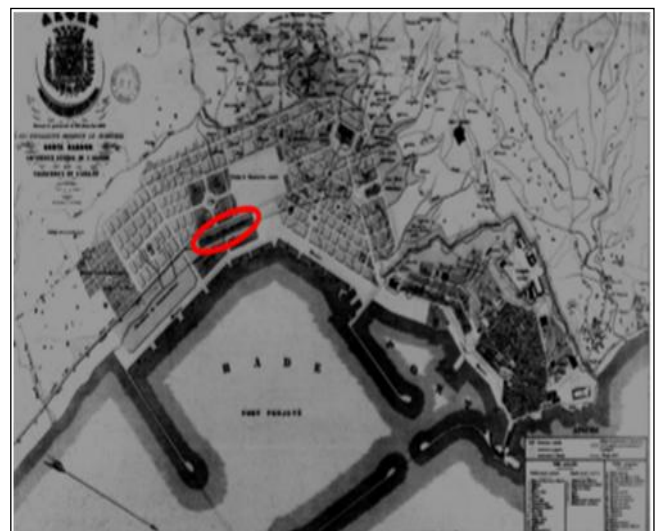
Situation de la gare

Source : Google earth

### V-2-Historique de la gare

Selon les documents d'archives de l'SNTF à l'inauguration du chemin de fer Alger-Blida en 1862, la gare terminus d'Alger est située à l'extérieur de la ville d'Alger à l'emplacement actuel de la gare d'Agha destinée à être gare de marchandise et qu'on désignait par gare extra muros par rapport aux remparts de la ville à cette époque.

À ce moment y avait une proposition de réalisation d'une gare intra muros intérieure, mais cette proposition se trouve confrontée à la loi de 1857 qui régit les chemins de fer algériens et qui exige que la gare tête de ligne d'Alger serait à l'extérieur des fortifications d'Alger pour des raisons



Situation de la gare d'agha à l'extérieur des remparts en 1862

Source : Mohaned ou Saïd, SAFIR, Le patrimoine ferroviaire du XIXe et XXe siècle en Algérie, identification et valorisation, Mémoire en magistère à l'université de Tizi-Ouzou. juillet 2011.

## Chapitre 1 : contexte urbain de la gare centrale d'Alger

sécuritaires, disposition largement mise en avant dans presque toutes les capitales européennes durant 19eme siècle .

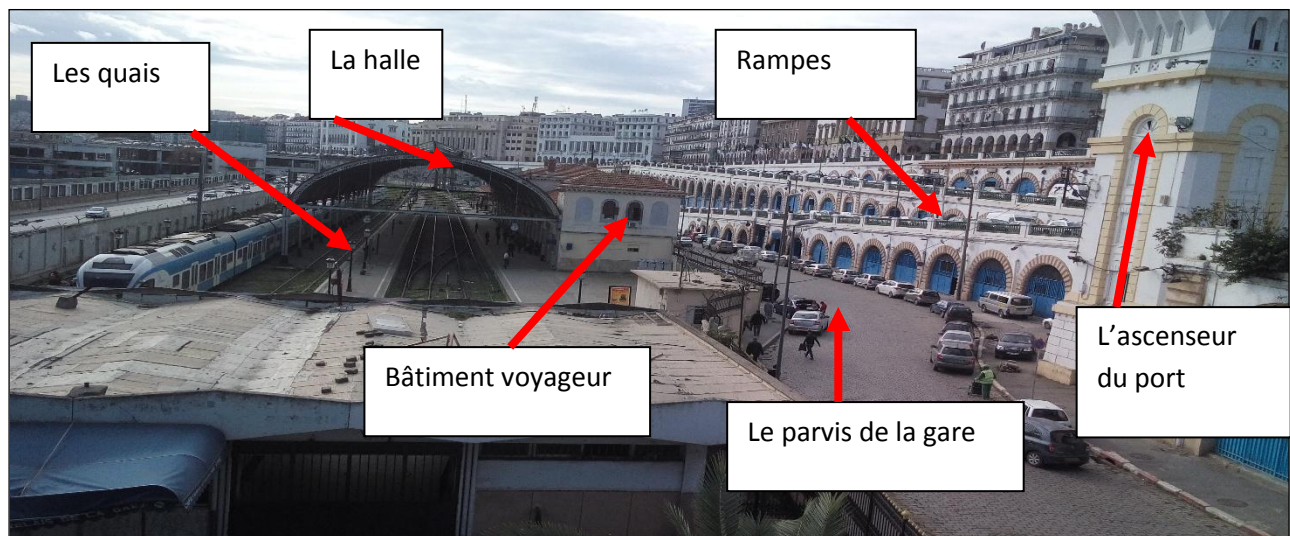
« Comme solution provisoire la gare agha servait à la fois pour les marchandises et voyageurs. Lors d'une conférence tenue à Alger le 31 mars 1862 y avait six sites proposés ( site sous la place des martyres, sous l'actuel square port said ... ..) les conférents ont jugés que le site sous square port said actuel est le plus favorable mais les travaux du boulevard l'actuel boulevard zighout youcef exécutés sont très avancés et ne peuvent pas être suspendus et le coût élevé du projet donc il ont opté pour l'actuel site de la gare.

Et vu la construction du boulevard considéré comme nouveau rempart ils ont réussi de contourner la loi prévoyant la localisation de la gare à l'extérieur des remparts.

Le bâtiment de la gare a été le résultat des exigences militaires a savoir:

-Sa hauteur qui ne dépasse pas 12 m pour ne pas constituer un obstacle en cas d'une attaque par voie maritime en raison du niveau du boulevard qui est 17m

-Matériaux utilisés sont légers pour qu'il soit facile a détruire en cas d'utilisation par les forces d'ennemis ( fer , fonte , charpente, brique). »<sup>1</sup>



Vue de profil sur la gare

Source : photo personnelle.

<sup>1</sup> Source : Mohaned ou Saïd, SAFIR, Le patrimoine ferroviaire du XIXe et XXe siècle en Algérie, identification et valorisation, Mémoire en magistère à l'université de Tizi-Ouzou, juillet 2011.



# Chapitre 1 : contexte urbain de la gare centrale d'Alger

## -Au plan formel

Le bâtiment voyageur est de style néoclassique, ponctué par une parfaite symétrie, grandes ouvertures verticales et ordonnancées et un équilibre des plans et des vides.

## -Au plan esthétique

A travers les façades on distingue l'utilisation de l'arc en plein cintre de dimensions variées, le traitement des bandeaux horizontaux, le campanile à horloge surmontant le pavillon central, la variété des formes des ouvertures : rectangle vertical, cercle...etc



Détails de la façade de la gare centrale d'Alger

Source : photo personnelle



Vue sur la gare centrale d'Alger

Source : photo personnelle

## Conclusion

D'après l'analyse du contexte urbain de la gare centrale d'Alger on a pu soulever les potentialités et les carences du site.

### ➤ Les potentialités

-Sa position centrale par rapport à toute la ville et à la baie d'Alger. (Sa proximité au port, la plage et les places...).

-La bonne accessibilité.

-Potentiel historique : existence des rampes Magenta, l'ascenseur urbain.

## Chapitre 1 : contexte urbain de la gare centrale d'Alger

---

-Potentiel culturel, architectural et touristique : le caractère historique du site, Potentiel administratif et économique : le quartier d'Isly regroupe un nombre d'équipements poste, l'hôtel Essafir, banque...) et potentiel architectural de la gare.

### ➤ **Les carences**

-Rupture du quartier avec son environnement

-Rupture quartier –mer.

-Front de mer non exploité.

➤ Le site de la gare choisit souffre de nombreux dysfonctionnements qu'il faut corriger.

- Problématique de coupure urbaine entre les quartiers et la mer.

- La gare est également un élément prégnant du paysage urbain. L'aménagement urbain autour de la gare est à revoir

- Des problèmes d'accessibilité se posent au niveau du site.

-Comment mettre en valeur la situation stratégique de la gare?

# **CHAPITRE 04 : INTERVENTION URBAINE ET ARCHITECTURALE**

## Introduction

Après avoir effectué l'analyse et tiré les potentialités et carences du site, la concrétisation de nos objectifs se fera par de multiples interventions qui viennent dans la même optique que la proposition du PDAU, et ajouter quelques actions.

L'action majeure est de mettre en valeur la gare centrale d'Alger par la réalisation d'un projet structurant qui sera porteur d'un renouvellement et qui constitue un moteur accélérateur d'une nouvelle dynamique urbaine.

*« ...un édifice sans thème, sans une idée partante est une architecture qui ne pense pas. Des ouvrages d'architecture qui naissent ainsi n'ont pas de sens, ils ne signifient rien et servent purement à satisfaire des besoins de la manière la plus triviale »<sup>1</sup>*

Dans notre cas on a choisit de reconvertir la gare centrale d'Alger en un musée de chemin de fer, on se référant à plusieurs exemples.

## I –L'intervention urbaine

### I-1-Les objectifs

- Régler le problème de circulation (transit).
- Rééquilibrage de mode de transport.
- Mettre le quartier ainsi le projet en contact avec la mer.
- Prendre en charge les variétés architecturales et urbanistiques qui constituent un patrimoine à sauvegarder, à réhabiliter et à insérer dans la dynamique urbaine.
- Intervenir sur les espaces publics pour créer un lieu de vie mieux organisé et plus harmonieux tout en mettant en valeur les avantages qu'offre notre quartier.

### I-2-Les actions

**A -Rééquilibrage de la circulation : notre 1<sup>ère</sup> action est d'intervenir sur le système viaire pour mieux préparer le terrain (l'assiette) au travail d'aménagement d'espace public et de mise en valeur du patrimoine.**

Cette opération se fera par :

Le tramway : le passage du tramway par le parvis de la gare centrale.

L'ascenseur urbain : récupération et réutilisation de l'ascenseur urbain.

---

<sup>1</sup> Oswald Mathias Ungers.

La trémie : enterrement de la rue d'Angkor.



**B -Intervention sur l'espace public dans le but d'une liaison (quartier –mer) :**

**Places et jardins :**

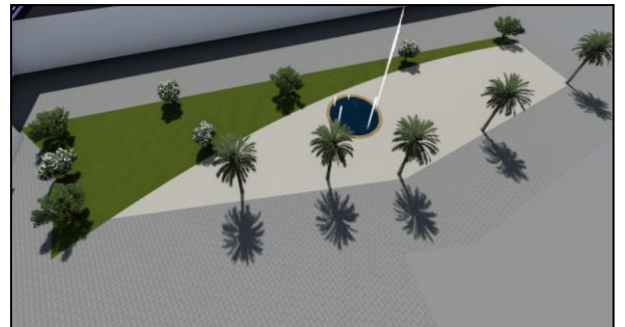
Réaménagement du square port Saïd.

Réaménagement des places bastion17 et bastion18.

Prolongement de l'ascenseur urbain vers la mer.

Aménagement d'une place public à la place du parking du port.

Aménagement des jardins et aires de jeux tout autour du projet.



### **C -Les équipements :**

Proposition d'une auberge à la place du parking en étage.

Proposition d'un hôtel à l'intersection de la rue du port et la rue d'Angkor.

### **D -Réaménagement du port en parc de plaisance.**

### **E-Terrasses du port et le parking au sous sol.**

**F -Aménagement d'une esplanade tout au long du front de mer et l'intersection des parcours va nous définir des moments matérialisés par des placettes.**



## **II-Le projet architectural**

### **1-Problématique spécifique**

-Comment reconvertir la gare centrale d'Alger sans altérer l'identité du site ?

-Comment peut-on combiner entre un ancien bâtiment ferroviaire abandonné, et une nouvelle extension contemporaine, tout en préservant la mémoire de ce site ?

- Comment assurer une cohérence de fonctionnement de l'ensemble ?

### **2- Choix du thème**

Notre choix c'est fait sur un musée ferroviaire pour plusieurs raisons :

- Prendre en charge le potentiel patrimonial, historique et culturel de la gare centrale.
- Assurer le contact social.
- Assurer la communication et la recherche.

- Projeter un équipement spécifique le 1<sup>er</sup> musée ferroviaire en Algérie.

### 3-Définition d'un musée

« Un musée est une institution permanente sans but lucratif au service de la société et de son développement ouverte au public, qui acquiert, conserve, étudie, expose et transmet le patrimoine matériel et immatériel de l'humanité et de son environnement à des fins d'études, d'éducation et de délectation. »<sup>2</sup>

### 4-Catégories de musée

Les musées selon l'ICOM sont souvent spécialisés, il en existe principalement six grandes catégories :

1. Musées d'archéologie.
2. Musées d'art, Musées des beaux-arts, Musées des arts décoratifs.
3. Musées d'histoire.
4. Musées de sciences, Musées d'histoire naturelle.
5. Musées des techniques.
6. Musées d'ethnologie.

### 5-Exemples de musée de chemin de fer :

#### 5-1-Musée State rail road, Californie, Etats Unies

Situé dans le Vieux Sacramento, le Musée d'État de Californie Rail road est un complexe d'installations historiques et des attractions uniques. Largement considéré comme l'un des plus beaux et les plus visités musées de chemin de fer de l'Amérique du Nord. Il nous raconte l'histoire du chemin de fer en Californie lié à l'histoire de la ruée vers l'or et son rôle important dans le développement de l'ouest des États-Unis.



Figure : Musée State rail road, Etats Unies

Source : [www.musée state rail road.eu](http://www.musée state rail road.eu)



Figure : les salles d'exposition du musée

Source: [www.musée state rail road.eu](http://www.musée state rail road.eu)

<sup>2</sup> Selon les statuts de l'ICOM, adoptés par la 22e Assemblée générale à Vienne (Autriche) le 24 août 2007.

## 5-2-Musée de chemin de fer Blonay-Chamby, Genève

Un musée vivant du chemin de fer, créé, développé et animé par une équipe de bénévoles. Il rassemble une collection de matériel roulant ferroviaire à voie métrique sur le site de Chaulin-Chamby, et fait circuler des trains touristiques et historiques, notamment de mai à octobre sur les 3 kilomètres de la ligne de montagne de la gare de Blonay à Chamby.



Figure: Musée Blonay-Chamby, Genève

Source: [www.musee Blonay-Chamby .ge](http://www.musee Blonay-Chamby .ge)

- 1- Halle d'exposition
- 2- Atelier
- 3- Restaurant "LE PANORAMIQUE"
- 4- Tour 1
- 5- Halle d'exposition
- 6- Château d'eau
- 7- Préparation des locomotives à vapeur



Figure : Plan fonctionnel du musée

Source: [www.musee Blonay-Chamby .ge](http://www.musee Blonay-Chamby .ge)



Figure : les espaces d'exposition du musée

Source: [www.musee Blonay-Chamby .ge](http://www.musee Blonay-Chamby .ge)

## Synthèse

Le programme d'un musée de chemin de fer ou ferroviaire principalement ne se diffère pas beaucoup des autres musées sauf au niveau de surface qu'il occupe qui est grande ainsi que les espaces d'exposition extérieurs et promenade au train touristique qui le spécifie.

### 6-Programme d'un musée de chemin de fer :

#### Les activités de base

Les salles de présentation permanente, les galeries d'études, les salles d'expositions temporaires (internes et externes) et éventuellement les espaces de manifestations annexes à la présentation ou aux expositions.

#### Les activités d'accueil

Les espaces d'accueil proprement dits avec l'information, l'orientation, la vente des produits, ainsi que les vestiaires et sanitaires, la billetterie, les points de rencontre, les espaces annexes tels que cafétéria, lecture, jeux, repos-détente, restaurant, ateliers pour enfants, etc.

#### Les activités logistiques

comportent les domaines que sont la sécurité (surveillance et contrôle) des objets et des hommes, les transits et stockages des produits de consommation, les transits et stockages des objets (réserves), les ateliers de préparation des présentations, expositions et manifestations, les ateliers de fabrication des produits nécessaires au déroulement des précédentes, les laboratoires.

#### Les activités De coordination

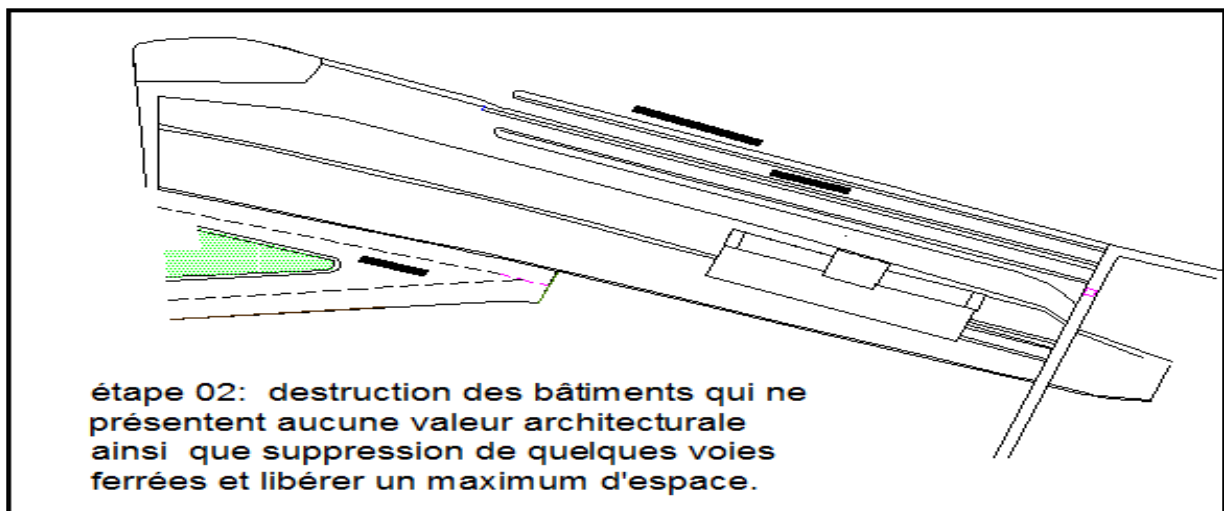
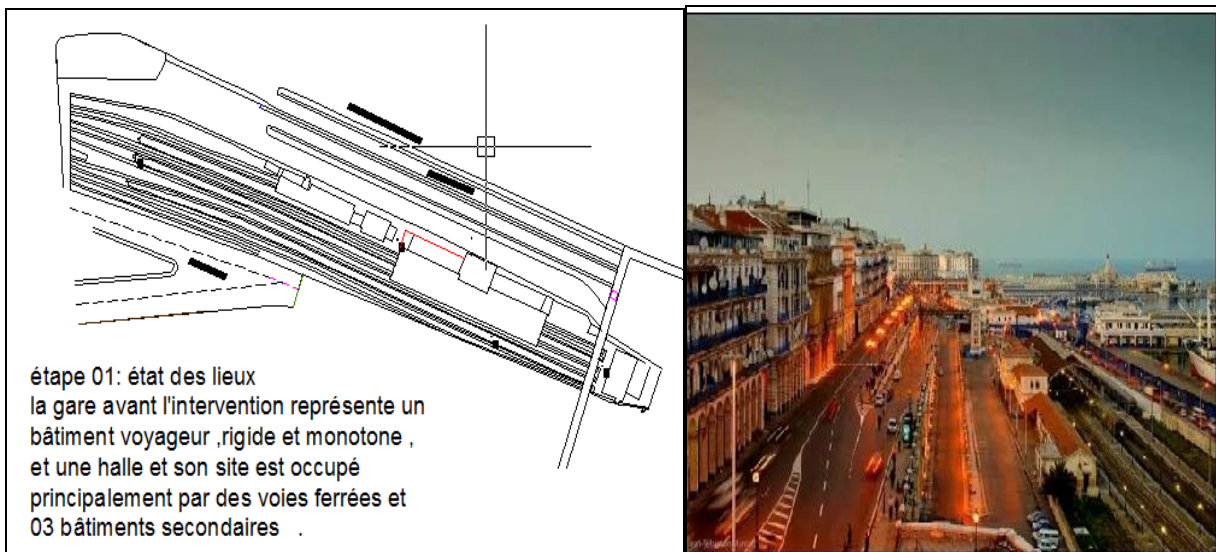
Des espaces de bureaux et d'études tels que bureau de direction, d'administration, de gestion, de conservation et salles d'études ou de réunions.

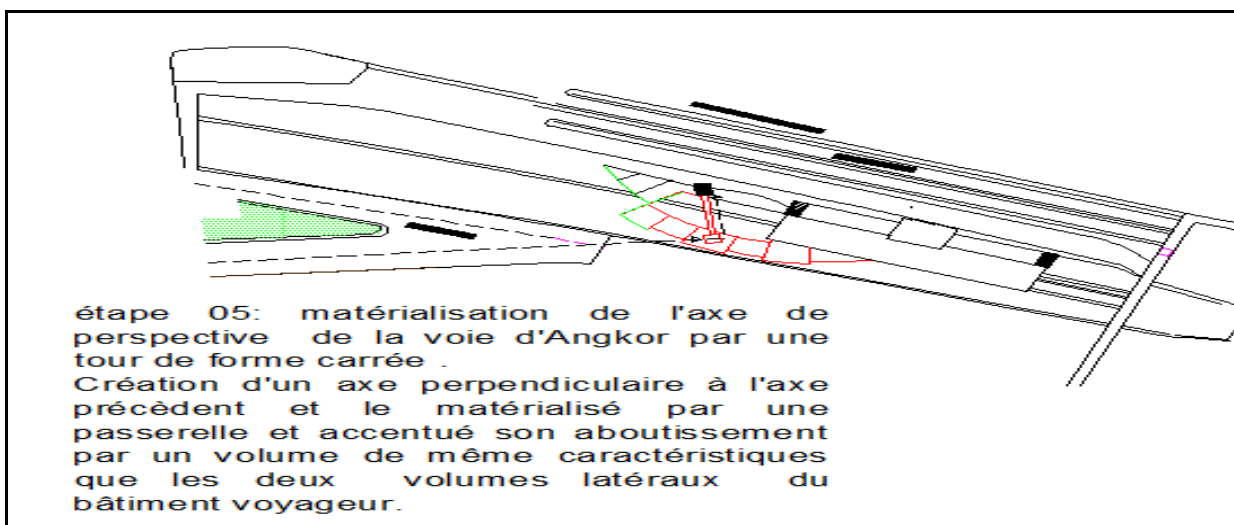
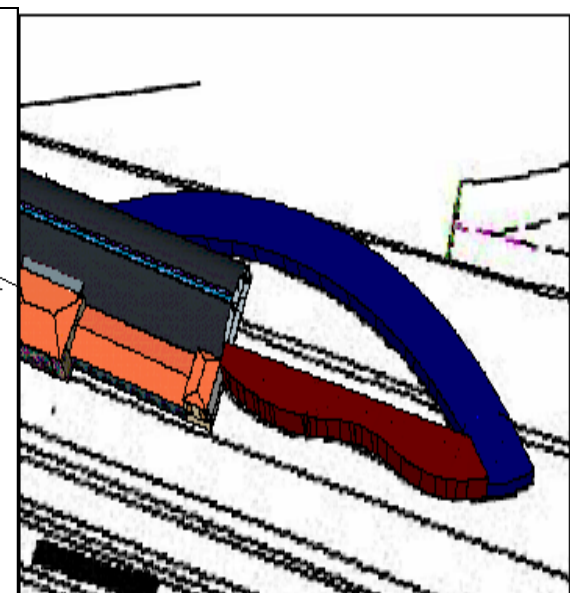
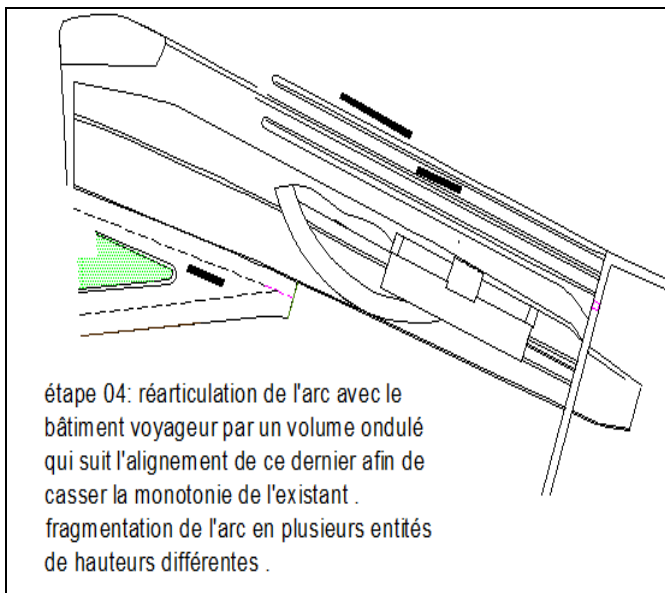
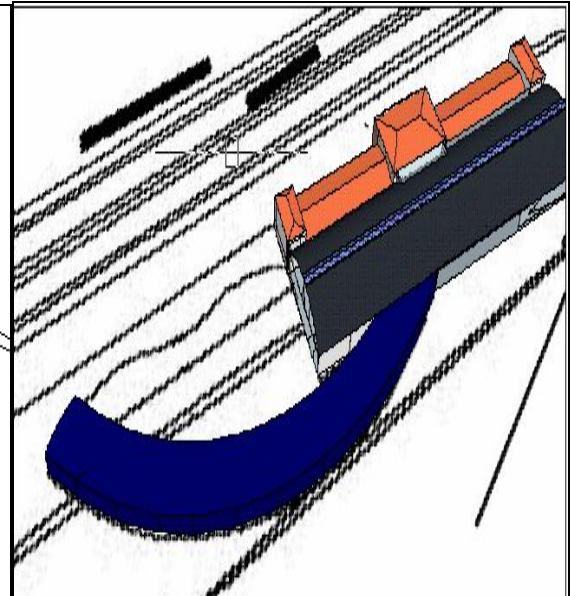
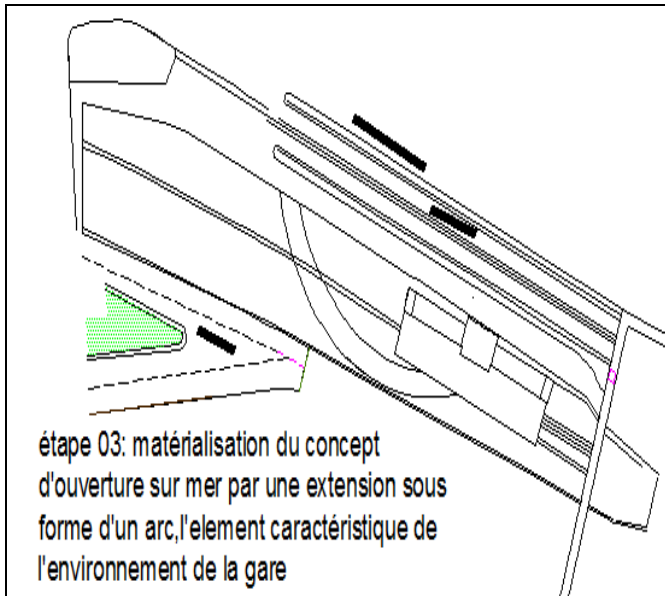
### 7- Programme

L'espace	Nombre	Surface
Salle d'exposition	14	70/110/130/120/40 m <sup>2</sup>
Billetterie	1	8m <sup>2</sup>
Cafeteria	1	130m <sup>2</sup>
Fast Food	1	145m <sup>2</sup>
Salle d'archives	4	60/150/50m <sup>2</sup>
Salle de consultation	4	70/150/50m <sup>2</sup>
Bibliothèque	1	98m <sup>2</sup>

<b>Espace recherche</b>	<b>1</b>	<b>180m<sup>2</sup></b>
<b>vestiaire</b>	<b>5</b>	<b>9/8m<sup>2</sup></b>
<b>Boutique librairie</b>	<b>1</b>	<b>30m<sup>2</sup></b>
<b>Bureau de sécurité</b>	<b>3</b>	<b>8/10m<sup>2</sup></b>
<b>Espace de réparation et de conservation</b>	<b>1</b>	<b>180m<sup>2</sup></b>
<b>Administration</b>	<b>1</b>	<b>20m<sup>2</sup></b>

### 8-Genèse du projet





## **9-Conceptualisation du projet**

### **A) concepts utilisé :**

- La géométrie
- La fragmentation
- Articulation
- Axialité

### **B) concepts liés au patrimoine :**

#### **Le ressourcement :**

C'est de retrouver les racines et l'identité de ce lieu, matérialisé par la forme et l'usage des matériaux constructifs tel que le béton, la structure métallique et le verre .

Sauvegarde des voies ferrées

#### **La reconversion :**

Ce fera a travers la transformation de l'ancien bâtiment (BV et halle ) en un nouvel équipement (musée du chemin de fer ) qui pourrait permettre la réorganisation et la revitalisation de cette friche abandonnée.

#### **La réhabilitation et l'intégration :**

Se manifesteront à travers l'assimilation de l'ancien bâtiment sauvegardé dans le fonctionnement et la formalisation du projet initié.

### **C- concepts liés au thème**

#### **Le parcours :**

La notion de parcours muséologique est si importante : la visite doit être rythmée mais laisser aux visiteurs le choix de leur trajet.

#### **La transparence :**

Elle est l'expression formelle de l'ouverture du projet et de son thème au grand public ; elle favorisera l'interpénétration des espaces entre l'intérieur et l'extérieur du projet, donnant l'impression, au visiteur, d'être dans le prolongement logique des espaces, plus qu'un langage formel, la transparence sera l'invitation qu'adressera le projet aux passants. La transparence sera, également, présente à l'intérieur du projet afin de relier, visuellement, les espaces et les activités.

## **10-DESCRIPTION DU PROJET**

### **a) Description formelle**

L'idée générale de la composition de notre projet est l'ajout d'une extension au volume existant pour obtenir un ensemble cohérent. Le volume sera fragmenté en plusieurs entités, de forme organique, ondulée pour obtenir un aspect architectonique du projet, organisé autour d'un espace central.

### **b) Accessibilité**

Le musée est doté de deux entrées la première est l'entrée principale qui se fait depuis l'ancien bâtiment réhabilité, la deuxième depuis la halle. L'accès au centre d'archives se fait par l'élément central pour le public et un autre accès réservé au personnel depuis le coté du bâtiment.

### **c) Hiérarchisation des espaces**

L'organisation du projet obéit au principe d'hiérarchisation des espaces : public semi public ou privé, ainsi :

- Les activités publiques se développent principalement au niveau des rez-de-chaussée autour d'un parcours presque linéaire (commerce ; services ; exposition, ..).
- Les activités semi publiques ou privées se trouvent aux étages supérieurs (espace recherche, administration ...etc.)

### **e) Les façades :**

Au niveau des façades, on a essayé d'adopter les principes d'une architecture contemporaine, au même temps rappeler l'aspect néoclassique qui caractérise le bâtiment voyageur.

Pour cela, on a utilisé sur les façades un jeu de volumes (plein vide, décrochement...), horizontalité, verticalité, une richesse de matériaux (structure métallique, béton, verre, aluminium, ...)

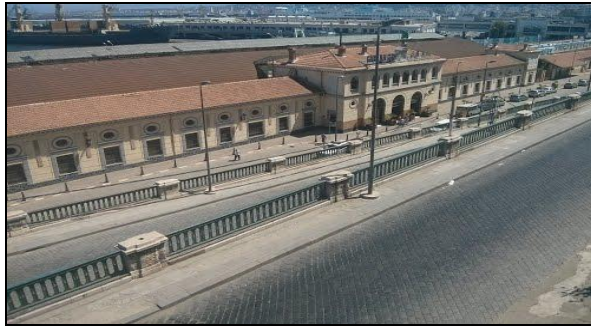
Ainsi, on a fait usage de la métaphore de bateau, élément qui rappelle la mer.

L'usage des couleurs (bleu, gris) pour rappeler la mer, voie ferrée .

De grandes façades vitrées permettront aux différentes fonctions de s'ouvrir visuellement sur la mer et l'urbain.

## f) Réhabilitation du bâtiment existant

-État actuel de la gare



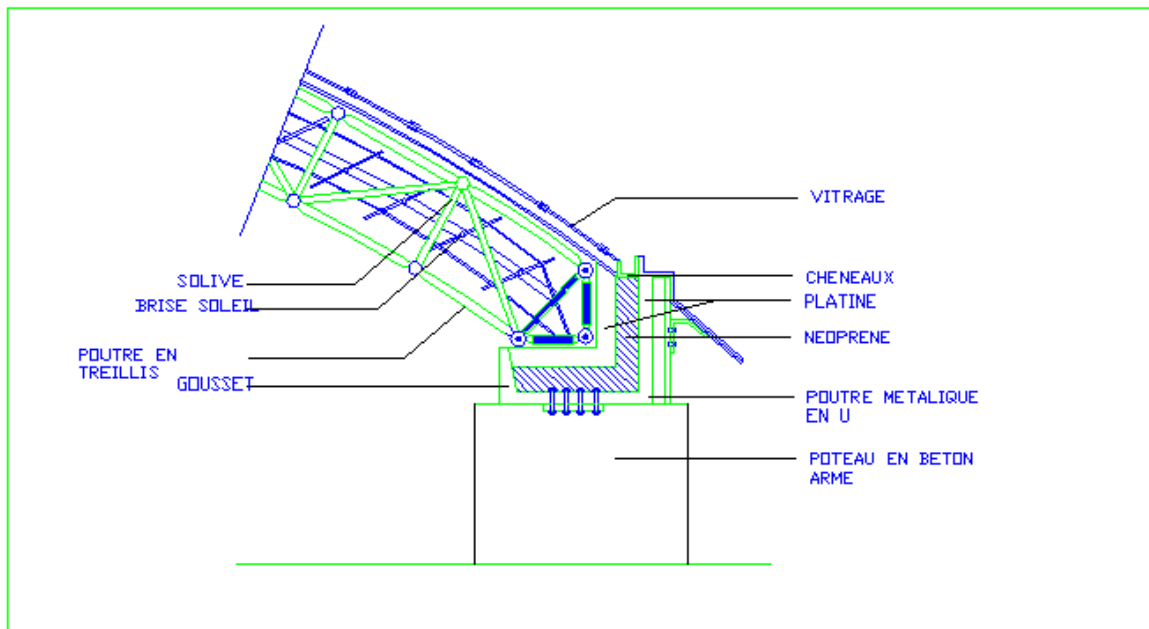
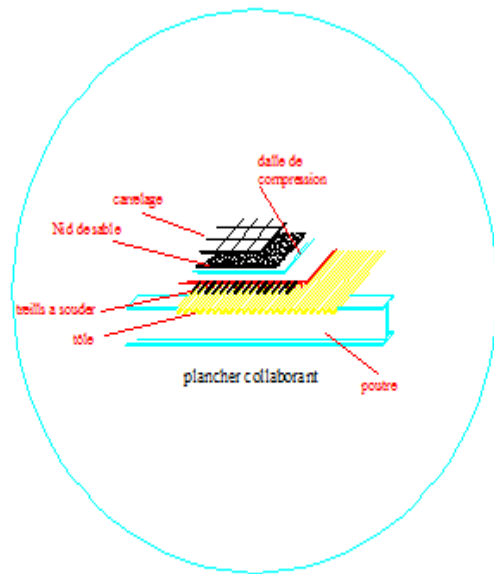
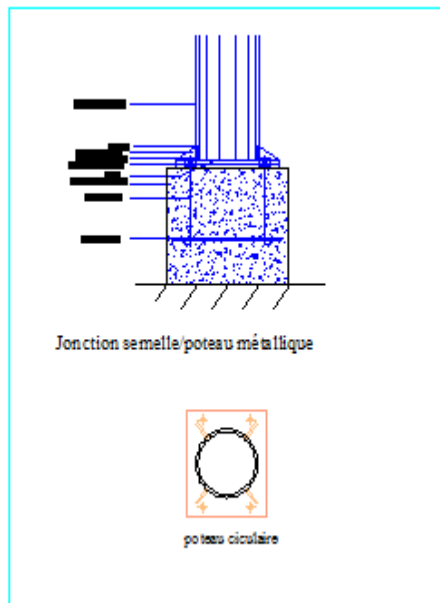
BV

- 1) La toiture : le fait de la surélever cela permet un meilleur éclairage du sous-comble.
- 2) La façade principale : on a construit un auvent pour marquer l'entrée principale et rappeler l'ancienne marquise du BV.



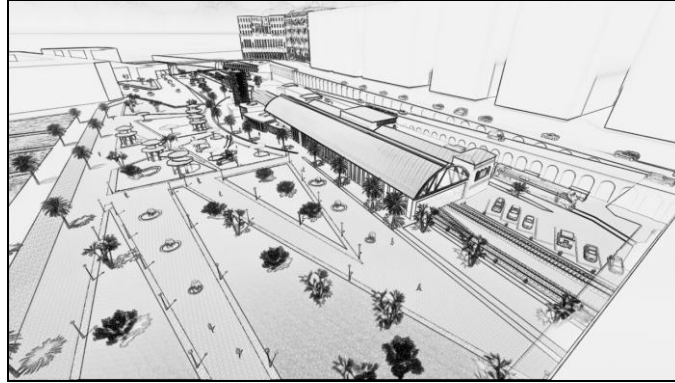
BV après réhabilitation

Détails constructifs :

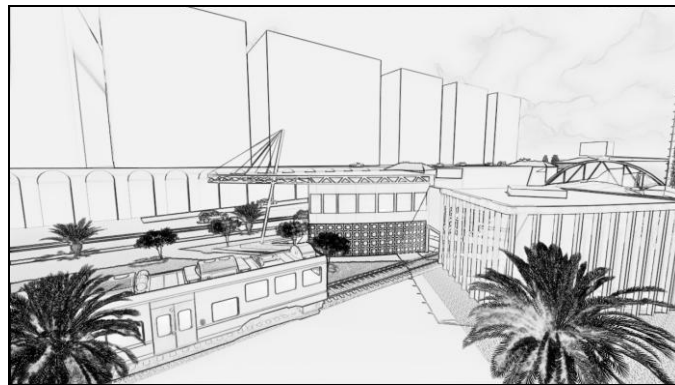


Détail de la verrière

Croquis :



Coté nord- ouest du projet



Coté sud- Est du projet



Le parvis de la gare







## **CONCLUSION GENERALE**

Après plusieurs années de lutte pour la reconnaissance du Patrimoine industriel, plus précisément ferroviaire, l'intervention sur ce dernier à travers des typologies différentes (reconversion, réhabilitation ... etc.) est devenue la question d'actualité.

Notre intervention à travers le projet de reconversion de la gare centrale du quartier d'Isly à Alger, s'inscrit dans la logique des interventions sur ce type de patrimoine à travers le monde.

Après une recherche et analyse de plusieurs projets de reconversion de gares ferroviaires, nous avons tirés les potentialités, et les carences de chaque projet à part ; pour en faire finalement un diagnostic, qui nous donne la possibilité de répondre sur les diverses questions posées dans la problématique de ce travail.

La réhabilitation, ou une reconversion sont l'une des meilleurs types d'intervention, la reconversion d'une gare ne présente pas un obstacle en face de la préservation de l'identité du site ; mais elle peut la traduire autrement à travers un aspect contemporain comme c'est le cas de la Gare de Suresnes-Longchamp, France , reconvertie en musée d'histoire urbaine et sociale ; réhabilitée et agrandie par une extension contemporaine, où les détails architecturaux, et techniques ont pu traduire une identité.

C'est pour cela que dans notre proposition urbaine, et ensuite avec le projet architectural, on a opté pour une double intervention, vu la spécificité du foncier de la gare centrale d'Alger, spacieuse, une réhabilitation et une reconversion.

A travers notre intervention, on a tenté de faire de la gare , lieu de mémoire , un espace phare dans le quartier, grâce aux activités et usages qu'il contiendra et aux synergies qu'il pourra impulser.

Notre projet d'intervention sur la gare centrale lui permet de contribuer à la proposition d'une conception d'un musée pour redynamiser le quartier , faire découvrir le patrimoine ferroviaire au grand public à travers cette structure architecturale comme réponse à la notion de la durabilité dans le respect des exigences du site et du thème et de l'histoire et la culture locale, Enclencher une dynamique économique du quartier et de la ville d'Alger.

Le patrimoine et la nécessité de sa préservation est un facteur majeur dans la logique de notre intervention ; Ou la gare centrale est réhabilitée en Musée ferroviaire, dont les détails

techniques et architecturaux sont entièrement préservées. Et de même pour le projet architectural où le bâtiment voyageur et de la halle, leur logique d'organisation spatiale et fonctionnelle présente le centre du projet et la référence de l'idée de conception.

Grace à notre projet d'intervention ; la gare ferroviaire d'Alger est mise à la lumière des structurations urbaines actuelles de la ville d'Alger et les principes de durabilité qu'impose le développement durable. Et se transforme d'un site en état d'abandon, en un site dynamique, riche en activités ; très animé, et présentera un élément favorable pour rentabilité social et économique, et pour le développement et le renouvellement de la ville d'Alger.

## 1- Bibliographie

- **Comité International pour la Conservation du Patrimoine Industriel (TICCIH)**, Charte NIZHNY TAGIL pour le Patrimoine Industriel, Juillet 2003.
- **Conseils d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement**, Architecture et reconversion ,2015.
  
- **AICHE. B, CHERBI. F, AUBOUZARD. L** : « Un héritage à l'avenir incertain : le patrimoine des 19 et 20eme siècles en Algérie », Reconnaître Et Protéger L'architecture Récente En Méditerranée, édition Maisonneuve et Larousse, Paris, 2006, p.164.
- **F. CHOAY** : « *l'allégorie du patrimoine* », collection La Couleur Des Idées, éd. Le Seuil. Paris, 1999, p.11.
- JEAN-JACQUES DELUZ** : « ALGER chronique urbaine », Editions Bouchène, 2002.
- **K. BOWIE, DIR** : « *Les grandes gares parisiennes au XIX<sup>e</sup> siècle* ». Délégation A L'action Artistique De Paris, 1987.
- **M.F. Laborde** : « *Architecture industrielle* », *Paris et alentours*, éd. PARIGRAMME. Madrid, 2007, p.14.
- REY.M.ET AL** : « La mise en valeur des terrains de gare, conditions de réalisation et de mise en œuvre », Lausanne ; CEAT, 1993.
- Les cahiers de l'AUE n°12, Décembre 2004. , consulté le 28 avril 2016.
- EMMANUELLE REAL**, « Reconversions. L'architecture industrielle réinventée », *In Situ* [En ligne], 26 | 2015, mis en ligne le 06 juillet 2015, consulté le 28 avril 2016.
  
- **ANONYME**, cité dans « *Réhabilitation d'une friche industrielle. Les ateliers SNTF du Hamma* », mémoire de fin d'étude d'architecte, présenté par M. L. Bondyre, Université de Tizi-Ouzou, 2010, p.14.
- M. S., SAFIR** : « *Le patrimoine ferroviaire du XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle en Algérie, identification et valorisation* », Mémoire en magistère, UMMTO, Tizi-Ouzou, juillet 2011.
- MARIANNE THOMANN**: « Potentiel des friches industrielles des secteurs de gare pour un développement urbain durable », Mémoire à l'Université de Lausanne ,2005.

-« Seminar cum Study tour France/United Kingdom: The Algerian Railway Program as integral part of the Trans-Maghreb Rail System », présenté par B. Ait Abdellah et K. Ayache, Euromed, 2006.

- Encyclopédie **Encarta** 2009

- Encyclopédie 1830-1962 de **l'Afrique du Nord**

- Encyclopédie **UNIVERSALIS**- nouvelle édition 2009

-MICHEL RAGON, FRANÇOISE CHOAY : « Dictionnaire des architectes », **Edition Encyclopadia Universalis** ,2 décembre 1999.

## **2- Webographie**

-[www.Alger-roi.fr](http://www.Alger-roi.fr).

- [www.annaba-patrimoine.com](http://www.annaba-patrimoine.com).

-[www.fr.wikipedia.org](http://www.fr.wikipedia.org).

-[www.topographi.blogspot.com](http://www.topographi.blogspot.com)