

Département d'Architecture



Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme de :
MASTER ACADEMIQUE

Filière :
ARCHITECTURE

Spécialité :
ARCHITECTURE ET PATRIMOINE

Présenté par :
Amel CHELIGHOUM
Amel BENABDELLAH

THEME :
La sauvegarde et réhabilitation du patrimoine ferroviaire
Cas de la gare de Sétif

Date de la Soutenance : 26 /06 /2018

Composition du Jury :

H. KIHAL	Grade MAA, Université Mohamed Seddik BENYAHIA - Jijel, Présidente du jury
CH. KHELFELLAH	Grade MAA, Université Mohamed Seddik BENYAHIA - Jijel, Directeur de mémoire
A. AOUISSI	Grade MAA, Université Mohamed Seddik BENYAHIA - Jijel, Membre du Jury

Remerciement



Nous voulons tout d'abord à remercier Dieu le tout puissant et miséricordieux, qui nous a donné santé, force, courage, volonté et patience pour accomplir ce Modeste travail.

*Nous tenons à remercier Madame CH. KHALFALAH, mon encadreur de mémoire pour avoir dirigé ce travail, pour son accompagnement et ses encouragements tout au long de la recherche. Sa disponibilité, Ses critiques constructives, ses précieux conseils et ses analyses pertinentes qui ont contribué à rendre ce travail enrichissant et agréable. Nous sommes très honorées de l'avoir pour
Dirigé nos recherches.*

*Nous remercieront également aux membres du jury.
Mm, H. KIHAL et
Mm, A. AOUISSI.*

*Pour l'intérêt qu'elles nous ont porté en acceptant d'examiner ce travail.
Enfin un grand remerciement à toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce travail.*

DÉDICACE

*Au cœur ouvert et avec une immense joie, je dédie ce travail
A mes parents, jamais je ne saurais m'exprimer quant aux
sacrifices et aux
Dévouements que vous consacrez à mon éducation et
mes études.*

*Celle qui m'a transmis la vie, l'amour et le courage, qui
a attendu avec patience les fruits de sa bonne éducation ;
A toi chère maman « HASSIBA » toutes mes joies, mon
amour et ma reconnaissance.*

*A mon cher papa, « SAID », qui a été toujours près de moi
pour me soutenir. Puisse ce modeste travail exprimer le
respect et l'amour que je vous porte.*

*A mes bijoux précieux ; ABDERAOUF, ASMA, CHAIMA,
MONTAHA.*

MOHAMED

*A mon bijou précieux : YOUCEF que DIEU les protège.
A tous mes oncles et tantes*

*Et A mon adorable binôme AMEL A mes collègues sans
exception.*

*A mes chères amies surtout HOUDA, ROKIA, WISSAM
A toute personne dont j'ai une place dans mon cœur, que
je connais, que j'estime et que j'aime.*

Pour vous tous Merci.

AMEL

DÉDICACE

*Au cœur ouvert et avec une immense joie, je dédie ce
travail
A mes parents, jamais je ne saurais m'exprimer quant aux
sacrifices et aux
Dévouements que vous consacrez à mon éducation et
mes études.*

*Celle qui m'a transmis la vie, l'amour et le courage, qui
a attendu avec patience les fruits de sa bonne éducation ;
A toi chère maman « SAMIA » toutes mes joies, mon
amour et ma reconnaissance.*

*A mon cher papa, « AHMED », qui a été toujours près de
moi pour me soutenir. Puisse ce modeste travail exprimer
le respect et l'amour que je vous porte.*

*A mes bijoux précieux ; MANEL, CHOUROUK, OMAR
A mon bijou précieux : FATH DINE que DIEU les protège.*

*A tous mes oncles et tantes
Et A mon adorable binôme AMEL A mes collègues sans
exception.*

*A mes chères amies surtout SIHEM, NAWAL, WISSAM
A toute personne dont j'ai une place dans mon cœur, que
je connais, que j'estime et que j'aime.*

Pour vous tous Merci.

AMEL

Table des matières

Remerciements.....	I
Dédicace.....	II
Table des matières.....	IV
Liste des figures.....	VIII
Liste des photos.....	IX
Liste des tableaux.....	X
I- introduction générale.....	p1
II-Problématique.....	p4
III- Hypothèses de recherche :.....	P6
IV. Objectif:.....	p6
V. Méthodologie de recherche.....	p6
VI-Structure du travail	p7
CHAPITRE I : Le patrimoine ferroviaire	
Introduction.....	p10
I : Le patrimoine industriel :.....	p10
I.1. l'apparition du patrimoine industriel.....	p11
I.2. La classification du patrimoine industriel :.....	p13
II. Le patrimoine ferroviaire :	p14
II.1. Le chemin de fer Algérie.....	p17
II.2. Le patrimoine colonial :	p19
II.3. Le patrimoine colonial en Algérie :.....	p20
II.4.. Les gares et leur conservation	P21
III : d'un bâtiment de voyageur à des gares contemporaine.....	p23
III.1 .Fonctions de la gare contemporaine	p 26
III.1.1. Fonction d'accueil :	p27
III.1.2. Fonction d'échange :	P27
III.1.3. Fonction de représentation de la ville.....	p27

Conclusion.....	p30
CHAPITRE II : La réhabilitation comme solution pour la sauvegarde de patrimoine ferroviaire.	
Introduction.....	p31
I. La sauvegarde du patrimoine	p 31
I.1. Processus de sauvegarde du patrimoine.....	p32
I.1.1. Changement.....	p32
I.1.2.l'entretien.....	p 32
I.1.3.Préservation	p32
I.1.4. Restauration.....	p 32
I.1.5. reconstruction	p32
I.1.6. la réhabilitation.....	p33
II. Réhabilitation.....	p33
II.1. La réhabilitation en tant que processus	p33
II.2. La méthode Réhabimed.....	p34
II.3. Principes de la méthode	p35
II.4. Les phases de la méthode :	p36
II.4. 1.L'orientation :.....	p36
II.4. 2.Le diagnostic :	p 36
II.4. 3.La stratégie	p36
II.4. 4.L'action	p37
II.5.Les types de réhabilitation	p37
III. Démarche d'une opération de réhabilitation :.....	p 38
III.1.1. pré diagnostic :	p38
III.1.2.Etude pluridisciplinaires :.....	p39
III.1.2.1.Etude sociale :.....	p40
III.1.2.2. Etude historique et recherche documentaire :.....	p40
III. 1.2.3. Etude architecturale :	p41
III .1.2.4 .Etudes constructives et désordres:.....	p42

III. 1. 3. Diagnostic :	p43
III. 1.4. La phase de l'entretien :	p43
IV. la réhabilitation du patrimoine ferroviaire	p44
1. La gare de Luckenwalde en Allemagne :	p45
2. La Station de Pittsburgh au l'États-Unis.....	p46
• En Algérie.....	p47
• Alger : la gare Agha.....	p48
• CONCLUSION	p49
 CHAPITRE III : analyse de la gare ferroviaire de Sétif	
Introduction.....	p50
I. Situation géographique de la ville de Sétif.....	p51
II. Présentation de l'aire d'étude :	p51
III- les composantes de l'aire d'étude :	p52
III-1- La gare	p52
III-2-La zone des chemins de fer	p52
III-3-Les docks	p53
IV-Etude de la croissance urbaine de la ville de Sétif et du corpus d'étude	p54
IV-1. Aperçu historique de la ville de Sétif:.....	p54
IV.1.1.La période précoloniale :	p 54
IV.1.2.La période coloniale (1830-1962) :	p55
IV.2. L'apparition du faubourg de la gare :	p57
IV.2.1.. Evolution spatiale :	p58
V. Les éléments du paysage urbain:.....	p59
V.1 Limites :	p59
V.2.Parcours et nœuds:.....	p60
V.3 Les repère:.....	P61
VI. Analyse typo-morphologique :	P62
VI.1. Analyse du tissu urbain:.....	P62

VI.1.1. Les voies :.....	P62
VI.1.2. Le cadre bâti et non bâti :.....	P65
VI.2. Typologie du cadre bâti:	P65
VI.3. Etat du cadre bâti.....	P66
VII- Etude de la gare:.....	P67
VIII-La participation citoyenne :.....	P71
Le Questionnaire :.....	P76
Conclusion :	P78
Recommandations :.....	P79
Conclusion générale.....	p80
Bibliographie.....	p81
Résumé	p85
Abstract.....	p85
ملخص.....	p86

Liste des figures :

Figure01 : Schéma présente les phases de la méthode réhabimed	P35
Figure2 : Schéma sur le processus d'un diagnostique.....	P44
Figure N°03 : situation géographique de la wilaya de Sétif.....	P51
Figure N°04 : Situation de la zone d'étude.....	P51
Figure N°05 : les composantes la zone d'étude.....	P52
Figure n°06 : carte des portes de la wilaya de Sétif.	P55
Figure N°07 : mur de fort byzantin	P56
Figure N°08 : premier plan d'extension de la garnison	P56
Figure N°09 : carte représentant le tracé de la ville de Sétif	P56
Figure N°10 :L'apparition du faubourg de la gare à l'est de la ville.....	P57
Figure N° 11 : Evolution spatial de la zone d'étude, densification du premier faubourg.....	P58
Figure N° 12 : Limites de la zone d'etude.....	P59
Figure N° 13 : Parcours et nœuds.....	P60
Figure N° 14 : les repères dans le site.....	P61
Figure N° 15 : les voies dans le site.	P62
Figure N° 16 : Avenue du 01 novembre :.....	P63
Figure N° 17 : la typologie de l'avenue 1 ^{er} Novembre.....	P63
Figure N°18 : la rue laid Abderazak	P63
Figure N° 19 : la typologie de la rue laid Abderazak.....	P63
Figure N°20 : la typologie de la rue frère mezaahe.....	P64
Figure N°21 : la rue frère mezaahe.....	P64
Figure N°22 :voie tertiaire	P64
Figure N°23 : la typologie de la rue Rekaif Ali.....	P64

Figure N°24: la typologie de la rue Saoudi Lakhdar.....	P64
Figure N°25 : bâti et non bâti	P65
Figure N°26 : typologie de cadre bâti	P65
Figure N°27 : Etat de cadre bâti	P66
Figure N°28 : la gare de Sétif	P68
Figure N°29: la façade de la gare.....	P69
Figure N°30: la salle d'attend de la gare.....	P70
Figure N°31: les dégradations de la façade de la gare.....	P70
 Liste des photos	
Photo N°1: La gare de Luckenwalde en Allemagne	P45
Photo N°2: Cbaile19. Grand Concourse restaurant -Former Pittsburg and Lake Erie railroad terminal.	P46
photo N°03 : gare-agma 1950.....	P48
photo N°04 : gare-agma 2015	P48
Photo N°05: La façade et la place de la gare.....	P52
Photo N°06: Chemins de fer.....	P53
Photo N°07 : Chemins de fer.....	P53
Photo N°08: l'état vétuste des docks.....	P53
Photo N°09 : Sétif en 1849.....	P54
Photo N°10 : Faubourg de la gare1893.....	P57
Photo N°11 : photo la gare 1920.....	P57
Photo N°12 : Le chemin de fer 1920.....	P57
Photo N°13 : Typologie de la façade coloniale.....	P66
Photo N°14 : Typologie de la façade nouvelle.....	P66

Photo N°15 : habitat nouvelle	P67
Photo N°16: les docks	P67
Photo N °17 : la gare de Sétif	P68
Photo N° 18 : la composition volumétrique de la gare	P68
Photo N° 19 : la salle d'attend de la gare	P69
Liste des tableaux :	
Tableau 1 : La classification du patrimoine industriel selon RAHOLA. E-C, DOREL FERRE	p14
Tableau2: Identification du sexe des personnes questionnées :	p71
Tableau3: habitude de voyager	p71
Tableau 4: Le moyen de transport préféré	p72
Tableau 5: Le voyage par le train	p72
Tableau 6: Les services fournis par la gare	p73
Tableau7: Les raisons de visiter le quartier de la gare :	p73
Tableau8: La possibilité de délocaliser les marchandises du quartier :	p74
Tableau9: L'avenir de la gare :	p74
Tableau10: Les services manquants dans le quartier :	p75

Bibliographie :

Références écrites :

- Xavier Greffe Economiste, professeur à l'université de Paris-I, et directeur de l'école doctorale d'économie, spécialisé dans les questions liées au patrimoine et au culturel.
- EBELBLUTTE. S, Introduction : reconversion et patrimoine au Royaume-Uni, In : Revue géographique de l'Est.
- DI MEO. G, Processus de patrimonialisation et construction des territoires.
- SCHWEIZER. A, Le patrimoine industriel à Genève. Conférence du 5 juin 2001 à l'Ecole d'Ingénieur de Genève, Association pour le patrimoine industriel (APIC).
- RAUTENBERG. M, De l'histoire au patrimoine. In : *la reconversion des sites et des monuments industriels, mémoire de travail*.
- LAROSE. J-F. *Patrimoine industriel, Villes industrielles, aménagements urbains, muséification, identité*. Colloque international, Patrimoine culturel et désirs de territoires : vers quel développement ? Université de Nîmes, France, février.
- Patrimoine culturel et désirs de territoires : vers quel développement ? Université de Nîmes.
- DAUMAS. J. C, La mémoire de l'industrie, de l'usine au patrimoine, Paris : presses universitaires de Franche- Comté, 2006.
- WEDHORN. M, Le patrimoine bâti technique et industriel dans les pays du Nord de l'Europe, In *Patrimoine architectural, Rapports et études : Situation du patrimoine bâti technique et industriel dans les pays du Nord de l'Europe*, Strasbourg, 1985.
- US- ICOMOS, Monumentum : numéro spécial, n°9- volume 13, Belgaum soleil liège. TICCIH, Charte NIZHNY TAGIL pour le patrimoine industriel, adopté par le comité international pour la conservation du patrimoine industriel, juillet 2003, Russie.
- C.Nicoloso, *Le patrimoine ferroviaire, le train touristique : outil de développement ou simple activité isolée*, Master 2, université de Paris 1 Sorbonne, mai2010.
- AUPHAN Etienne, « *Le patrimoine ferroviaire, ressource de l'économie touristique et du développement local* », dans Revue d'histoire des chemins de fer n°20-21, printemps-automne 1999, Paris 1999.
- M. L. Gharbi, « Le patrimoine colonial au Maghreb », in rubrique : *Historiographie des décolonisations et des nationalismes du Maghreb*, K. Mechta, *De l'authenticité à l'innovation dans le Maghreb. Architecture et urbanisme, patrimoine, tradition et modernité*, Publisud,
- CLOZIER, René. La gare du Nord, thèse de géographie, Paris, Ballière et fils, 1940.

Références

- LOEWENSTEIN, L.K. Paris, the city of the world's most beautiful railroad stations, Crete, Nebraska, Railroad station historical society, 1987.
- DETHRIER, J. Le temps des gares, catalogue de l'exposition, Paris, édition du Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, CCI, 1978.
- SAUGET, Stéphanie. « Où construire des gares de chemins de fer ? », Histoire Urbaine, 2008
- Cité notamment par RIOT, tienné, Réguler, aménager, et gérer les gares internationales.¹ Démarche Gares. Rapport des groupes de travail sur les gares du grand Paris, direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement de France,
- François, POUPARDIN, « *L'architecture des bâtiments voyageurs en France des origines à la Seconde Guerre mondiale : étude des programmes et des types* » Thèse en Histoire de l'art (architecture moderne et contemporaine), Université de Paris 1-Panthéon-Sorbonne, soutenue le 28 septembre 2005 à l'Institut National d'Histoire de l'Art – sous la direction de Gérard Monnier, directeur.
- Corinne Tiry, Architecte DPLG, ingénieur de recherche du ministère de la Culture et de la Communication (MCC
- *Ouvrage : Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité*, Lyon, Éditions du CERTU, 2008,
- Corinne Tiry, Architecte DPLG, ingénieur de recherche du ministère de la Culture et de la Communication (MCC), Chercheur au LACTH, École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, Université Lille Nord de France, Chercheur associée l'IPRAUS (UMR AUSSER n° 3329 CNRS) / ENSA de Paris-Belleville, Enseignante l'École Camondo, Paris ; *Les mégastructures du transport*.
- *Ouvrage : Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité*, Lyon, Éditions du CERTU, 2008.
- Jean-Jacques Terrain ; Gare TGV : Projets et stratégies urbaines.
- Expression selon le Rapport Keller : la gare contemporaine.
- Un rapport sur la gare contemporaine réalisé par une sénatrice Française nommée Fabienne Keller en 10 Mars 2009.
- Françoise Chaoay, la conférence d'Athènes sur la conservation artistique et historique des monuments 1931.

Références

- Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments historique et des sites (charte de Venise) venise1964.
- L'article 1 de la convention pour la sauvegarde du patrimoine architecturale de l'Europe.
- Jean Coignet. Réhabilitation, Arts de bâtir traditionnels. Connaissance et techniques. Edi. Sud, 1989.
- Charte ICOMOS du patrimoine bâti vernaculaire, 1990.
- Y. Ouagueni. Rétrospective et actualité de la réhabilitation en Algérie. Colloque international, Réhabilitation et revitalisation urbaine, Oran, 2008.
- X. Casanovas ; E.Fiori . G ; Nourissier & al. Méthode Rehabimed. II. Réhabilitation des Bâtiments. Pour la réhabilitation de l'architecture traditionnelle méditerranéenne. Rehabimed , 2007 .
- Simon et E. Bertnard. Rapport sur l'amélioration de l'habitat ancien. Paris, 1975.
- A. Sartor. La signification de relevé. Préservation et mise en valeur des monuments et sites historiques : cours de post-graduation de l'ecole Polytechnique d' Architecture et d' Urbanisme. Algérie perspectives de la récupération.
- E. Fiouri. Le rôle de la recherche historique et archéologique dans la méthodologie de la réhabilitation du bâti. Réhabiliter l'architecture traditionnelle méditerranéenne. Symposium régional, Marseille 2005.
- Eliana Georgion. Analyse architecture des bâtiments. Les typologies à chypre. Méthode RehabiMed. Architecture traditionnelle m3diterranée. II : Réhabilitation bâtiments, 2007.
- Michel Daoud. Conseils pour développer un bon état des lieux. Faire le relevé du bâti ancien. In publication Méthode Réhabimed. Architecture traditionnelle méditerranéenne. II : Réhabilitation bâtiments, 2007.
- Yasmine Makaroun ; Frédéric Hussein & al. Manuel pour l'entretien et la réhabilitation de l'architecture traditionnelle Libanaise. CORPUS Levant.
- Charte de Burra, charte d'ICOMOS Australie pour la conservation de lieux et de biens patrimoniaux de valeur culturelle, 1979.
- Archive municipal.
- Philipe Panerai, Analyse urbaine.

Références électroniques :

- *Wikimedia Commons*. Web. 3/02/2018.
- <http://www.dezeen.com/2009/05/14/luckenwalde-town-library-byarge-wff/>>.
- <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title>.
- <http://www.algeriemondeinfos.com/2018/02/23/alger-gare-agma-peau-neuve-photos/2018>.
- www.wikipédia.dz .
- www.setif.dz.com.
- https://jeanyvesthorrignac.fr/wa_files/INFO_20663_20SETIF.pdf.
- http://www.setif.com/Histoire_ville_Setif.html.
- www.univ-setif.dz.
- www.judaicalgeria.
- google earth.
- <http://rge.revues.org/1326>.
- <http://www.culture.gouv.fr/-culture/dp/-inventaire/-extranetIGPC/normes/-monographie-archi.pdf>
- <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00281934>.
- <http://www.hermes.jussieu.fr/repannuaire>.
- <http://rhcf.revues.org/404?lang=fr#toc>.

I-introduction

Depuis toujours l'homme a donné un sens à son existence à travers ses idées ses traditions et ses travaux. Cette existence définit en général le patrimoine humanitaire et l'héritage légué de génération depuis des siècles.

Vers la moitié du 20^{em} siècle, Le patrimoine s'est trouve confronté a des problématiques qui eurent pour effet l'apparition des concepts de préservation et de mise en valeur, malheureusement ces concepts ne sont pas toujours appliqués.

Afin de préserver toutes les richesses transmises par les générations passé et la pris en charge effective des dangers qui guettent cet héritage, en 1972 est né, le concept de patrimoine mondiale par L'UNESCO¹, lors de la conférence générale de paris a la même année, a débuté l'élaboration d'une liste d'élément du patrimoine qui devait être préservés, et l'on continua à dresser les listes des lieux en danger, en péril jusqu'à nos jours. Ceci se fut dans le but de retrouver l'identité de nos ville dans leur l'urbanisme et leur architecture. Ce qui constitue une tentative de sauvegarder la spécificité de notre culture dans l'ère de la globalisation qui s'impose dans tous les domaines.

Les villes au 21^{eme} siècle sont caractérisées par un étalement urbain sans précédent, favorisé par le développement des moyens de transport à travers le temps. Ces villes ont vu leurs formes se métamorphoser, d'un principal noyau central regroupant la majorité des fonctions urbaines, vers une forme éclatée à plusieurs centres.

Le patrimoine industriel, il constitue selon Xavier Greffe² : « ... *un témoin de l'histoire du travail, elle raconte au travers d'objets pérennes l'histoire des sciences et des techniques celle des entrepreneurs, celle encore des manières de construire, souvent de façon innovante et exemplaire* ». ³

Ce potentiel à la fois économique et culturel est doté d'une vulnérabilité particulière: il est menacé par la vétusté, l'abandon et la dégradation sous toutes ses formes. De même, il est tourmenté par la destruction continue et opiniâtre composantes, sous prétexte de

¹UNESCO nations unies pour l'éducation, la science et la culture

²Xavier Greffe Economiste, professeur à l'université de Paris-I, et directeur de l'école doctorale d'économie, spécialisé dans les questions liées au patrimoine et au culturel.

³ GREFFE. X, Le patrimoine comme ressource pour la ville, In : Les annales de la recherche urbaine, n° 86, Paris, 1997, pp. 29.

modernisation dans une vision hostile à tout projet de remise en état, car on est persuadé qu'on ne peut pas construire l'avenir que sur l'oubli du passé.

Dans les meilleurs des cas il est menacé par les interventions de réaffectation qui, en dehors de toute conscience patrimoine altèrent l'identité de ce patrimoine.

Une nouvelle attitude culturelle consciente des valeurs patrimoniales de l'industrie s'est développée. Elle était partagée par des historiens et des architectes, mais aussi par des artistes et des photographes, sensibles aux « beautés » des traces industrielles.

L'intérêt au patrimoine industriel apparaît pour la première fois au Royaume-Uni, où l'expression « archéologie industrielle » est forgée dès 1955 et qui était réduite uniquement à la valeur technologique et scientifique de la machinerie industrielle.⁴

Néanmoins, il fallait attendre jusqu'à 1973 où a eu lieu le premier congrès international sur la sauvegarde des bâtiments industriels anciens qui a eu lieu en 1973 à Trowbridge en Grande Bretagne, pour que le patrimoine industriel soit reconnu comme un témoin légitime de l'histoire.

Cependant, ce congrès concernait exclusivement les mesures de la sauvegarde muséologique. En 1976, à l'occasion du colloque international à Creusot-Montceau- l'étude et la sauvegarde du patrimoine industriel était abordée sous un nouveau angle; ce colloque était consacré la définition des composantes du patrimoine, sa conservation et son étude.⁵

En Algérie, le patrimoine industriel ne bénéficie pas de la même attention que les autres biens cultures, bien que le patrimoine industriel fasse partie des biens culturels pris en charge par la loi 98-04 du 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel. Il n'a pas joui du même intérêt porté aux monuments et ensembles historiques à caractère traditionnel (ksour, médinas,...etc.), religieux, archéologique, etc. Le patrimoine industriel n'est pas

⁴ GREFFE. X OP.CIT p29

⁵ YSAR. Y. R, « Patrimoine industriel et société contemporaine », Colloque international tenu à l'Ecomusée de la communauté urbaine Le Creusot-Montceau-les-Mines, In ERDOS. A. La muséologie, sujet d'exposition, la conservation des collections exposées, un Musée des techniques de sécurité industrielle, Le Musée National de Papouasie- Nouvelle- Guinée, Museum Vol (24), n° 4, Paris, 1977, pp. 240.

encore perçu comme un potentiel de développement en Algérie, son appréciation n'est pas encore proportionnelle à son importance.

Le patrimoine industriel est doté d'un langage architectural spécifique, l'esthétique industrielle ne se remet pas aux mêmes critères d'évaluation qu'un autre monument historique; il est relativement récent par rapport aux autres catégories patrimoniales.

A cause de son état de dégradation il devient le symbole d'insalubrité et ses valeurs patrimoniales sont méconnues à ce jour. Compte tenu de la taille et sa complexité, le patrimoine industriel requiert pour sa protection un choix raisonné, fondé sur une évaluation exhaustive de ses composantes car selon LOUIS BERGERON ⁶: « ...*le patrimoine qui nous légué par l'industrialisation est immense (...). A l'inverse, il est irréaliste de vouloir tout garder (...)* ». ⁷

A travers ce travail de recherche, on va essayer d'étudier le patrimoine industriel et plus précisément le patrimoine ferroviaire, en analysant la relation qui existe entre sa protection et l'adoption d'une méthode d'évaluation spécifique. L'étude va se faire sur la gare ferroviaire de Sétif.

Sétif, cette ville intérieure du Nord-est de l'Algérie C'est une ville qui a évolué autour de son noyau historique, qui représente aujourd'hui son centre-ville. Et comme toutes les villes Algériennes Sétif est riche de patrimoine parmi ses richesses patrimoniales sa gare ferroviaire.

La gare de Sétif comme élément phare de la ville, constitue l'un des principaux repères de la ville, porteuse d'un témoignage de l'époque coloniale. D'un style architectural d'un mode de vie .elle était l'un des éléments qui ont participé à la croissance urbaine de la ville. Actuellement elle connaît un état d'inertie.

⁶LOUIS BERGERON Est un journaliste, écrivain et auteur dramatique français.

⁷ BERGERON. L, Introduction générale. In : Quelles politiques pour le patrimoine industriel ? Rapport du Colloque de Lyon- Patrimoine architectural. Rapports et études, n°06. Conseil de l'Europe, Strasbourg, 1987, pp.17-20.

II-la problématique

Au début de la conquête coloniale française de l'Algérie et parallèlement aux débuts de la création des chemins de fer en métropole, l'idée de création du chemin de fer en Algérie commença à grandir dans le milieu des industriels et des entrepreneurs français « qui se préoccupent de l'Algérie, et pensent que le moment des grandes entreprises colonisatrices est arrivé »⁸

L'intérêt pour les moyens de transport et le chemin de fer en Algérie s'est accru suite aux déclarations des premiers résultats de l'exploration scientifique du pays : « des explorateurs de tous les ordres ont signalé au commerce, à l'industrie, à l'agriculture, d'immenses richesses à exploiter ; mais presque partout l'esprit d'entreprise a rencontré dans le manque de voies de communication praticables en toute saison, soit des obstacles insurmontables, soit des difficultés qui ne sont vaincues qu'au prix des plus grands sacrifices. »⁹

C'est ainsi dans le contexte du début de la révolution industrielle en Europe et à l'époque des grandes conquêtes coloniales que le chemin de fer en Algérie prendra racine.

Aujourd'hui en Algérie, on assiste à une certaine indifférence à l'égard de cet héritage. L'inventaire, qui reste antérieur à toute opération de patrimonialisation, n'est pas encore initié, et il n'existe à ce jour presque aucune étude historique du réseau de ses gares. Alors Qu'en Europe, c'est vers la fin des années 1960 que les premières actions furent mises en œuvre dans ce domaine, d'abord en Angleterre puis en France. La première classification au titre du patrimoine ferroviaire en France fut la gare d'Orsay à Paris, réhabilitée en musée en 1973.

Alors qu'un impressionnant programme de modernisation ferroviaire est engagé à travers tout le territoire algérien (double voie, électrification, correction des profils, etc.), avec un important élargissement de voie ferrée passant de 3 800 Km à 25 600 Km, à défaut d'une protection juridique (reconnaissance à titre de patrimoine industriel), divers ouvrages se retrouvent aujourd'hui menacés de disparition.¹⁰ Et aucun adon ne semble être programmé. L'état de vulnérabilité de cet héritage, à l'instar du reste du patrimoine colonial, peut

⁸ P. Lavigne et al, *Chemin de fer de l'Algérie par la ligne centrale du Tell avec rattaché à la côte*, Imprimerie de Beau, Saint Germain en Laye, 1854, p. 5.

⁹ C. Nicoloso, *Le patrimoine ferroviaire*, mémoire de master, Université Paris 1-Panthéon Sorbonne, 2010

s'expliquer par le seul argument idéologique de son appartenance à la période coloniale. et l'abondement reste justifiable malheureusement.

Malgré le fait que l'Algérie soit riche de part son patrimoine archéologique et historique. Elle accuse un grand déficit en matière de préservation et de restauration de son patrimoine. Les efforts consacrés pour la valorisation et le développement patrimonial demeurent négligeables.

Toutes les transformations sans stratégie de développement et d'amélioration de l'espace urbain ont donné lieu à un mépris total de spécificité du patrimoine ferroviaire.

Les disfonctionnements architecturaux et urbains. C'est le cas de la ville de Sétif et particulièrement des faubourgs de la gare qui n'est qu'un exemple parmi tant d'autres dans cette ville.

Aujourd'hui le patrimoine ferroviaire souffre d'un certain nombre de problèmes, ces problèmes sont d'une part dus à la vétusté des constructions, l'abandon de l'espace public et l'image de la gare en elle-même qui est restée et qui n'arrive pas à intégrer la nouvelle demande des villes et celle de Sétif particulièrement.

Ce constat nous incite à identifier notre patrimoine, et à redonner à ces quartiers toute leur valeur, leur dynamique et les insérer dans une logique fonctionnelle à l'échelle globale de toute la ville.

De ce fait, quelques questionnements se sont imposés à nous durant notre travail, à savoir :

Quel devenir pour le patrimoine ferroviaire en zone urbaine en Algérie, et quelle intervention pour sauvegarder le patrimoine ferroviaire de Sétif ?

Comment réinsérer la gare de Sétif dans une vision futuriste du développement de toute la ville ?

III. Hypothèses de recherche

Les questionnements de la problématique peuvent se répondre dans les hypothèses suivantes qu'il s'agira de vérifier tout au long de ce travail :

- Redonner une vie à la gare par une opération de réaménagement, requalifier l'espace public de manière à être ouvert aussi aux non voyageurs.
- Profiter de l'emplacement de la gare qui a une valeur patrimoniale dans le centre-ville de Sétif en reconstruisant l'arrêt de bus urbain existant à côté, en plus, l'avenir de la ligne du tramway qui va servir comme un point d'articulation entre ces différents moyens de transport, donc on peut assurer une gestion performante de la gare multimodale.
- Créer la relation entre la gare et son quartier par un projet urbain pour lier à nouveau les morceaux fragmentés de la ville, donner à la gare un véritable statut de place urbaine et accompagner la mutation et la dynamisation du quartier de la gare. Un projet qui sera, pour le territoire, un outil de rayonnement et d'attractivité au service de son développement économique.
- Création d'un espace harmonieux de passage, de rencontre, de découverte, plus largement, de vie. En ce sens, elle doit devenir un espace où les usagers puissent trouver des commerces et des animations susceptibles de les satisfaire.

IV. Objectif

1. apporter de nouvelles conditions de confort qui s'adaptent avec l'aire contemporain.
2. diversifier les activités de la zone d'étude.
3. favoriser les liens avec le centre ville, en assurant la continuité entre les deux zones.
4. sensibiliser les gens sur la valeur de ce patrimoine.
5. intégrer le neuf dans l'ancien (refaire la ville sur la ville ; Christian dévriller).
6. assurer la protection et la conservation du patrimoine culturel et architectural du quartier.
7. inscrire le patrimoine de la gare dans la dynamique des réalisations nouvelles .

V. Méthodologie de recherche

Afin de répondre et vérifier les hypothèses préalablement arrêtées, deux approches nous semblent nécessaires pour mener à bien ce travail : une approche théorique et une autre opérationnelle.

- ✓ **La partie théorique** : consacrée essentiellement à l'analyse des concepts liés à patrimoine ferroviaire et qui s'articulera sur une recherche bibliographique et documentaire pour explorer la thématique sous ses différents angles.
- ✓ **La Partie opérationnelle** : constituera l'aboutissement de notre travail, elle sera consacrée à l'étude de l'échantillon et à la vérification des hypothèses, afin de pouvoir les infirmer ou affirmer et dans laquelle synthèse attentive des faits, la description, et la déduction seront les moyens utilisés.

VI. Structure du travail

Le présent mémoire se compose de trois chapitres complémentaires, précédés par une introduction générale et terminés par une conclusion générale :

- ✓ **Introduction générale**

Introduit le sujet sous sa forme problématique, les hypothèses de l'étude. Elle comporte le préambule, la problématique, les hypothèses, la méthodologie de recherche ainsi que la structure de la mémoire, C'est une ouverture préparatoire sur le thème d'étude et le problème de recherche portant sur le patrimoine ferroviaire algérien, les menacés les risques naturels auxquels elle est confrontée dans ce type d'architectures.

- ✓ **Le premier chapitre**

Permettrait dans un premier temps de préciser la notion patrimoine ferroviaire. Il s'agit de bien cerner cette thématique en la compréhension des notions de base.

- ✓ **Le deuxième chapitre**

Aborde la démarche à suivre pour la sauvegarde et la réhabilitation de patrimoine ferroviaire comme solution à des problèmes liés au ce patrimoine.

- ✓ **Le troisième chapitre**

S'intéressera sur l'étude analytique de cas d'étude la gare ferroviaire de Sétif, les méthodes et les modes de leurs constructions comme exemple pour répondre au problématique.

✓ **la Conclusion générale**

Expose le fruit que nous avons résumé de ce travail et montre l'importance de patrimoine ferroviaire dans la ville, des recommandations architecturales et techniques seront établies pour sauvegarder le patrimoine ferroviaire.

Introduction

Le patrimoine est l'un des symboles de base du développement de l'humanité, héritage des civilisations des ancêtres, non seulement la langue, la littérature et la pensée, mais aussi tous les éléments matériels et émotionnels de la société, de la pensée et de la philosophie. Religion, science, art et architecture.

La notion du patrimoine s'est peu à peu élargie, à la fois spatialement, thématiquement et temporellement.¹⁰ En effet, à partir du XIIe siècle, la notion du patrimoine est passée de la définition étroite des biens familiaux, s'étendant dès lors à plusieurs formes de biens publics, de biens partagés par une large communauté d'individus. Où apparaît la notion du «Trésor public » ou patrimoniaux populi, voire des biens d'église ou de ceux de la croix...etc.¹¹

Au XVIIIe siècle, le patrimoine devient aussi selon Guy Di Méo: ¹²« ... ce qui se transmet à une personne collective, ce qui est globalement transféré par une génération à la suivante, aux suivantes... ». ¹³

Le patrimoine est l'un des symboles de base du développement de l'humanité, héritage des civilisations des ancêtres, non seulement la langue, la littérature et la pensée, mais aussi tous les éléments matériels et émotionnels de la société, de la pensée et de la philosophie. Religion, science, art et architecture.

Le patrimoine a de nombreux types, y compris le patrimoine industriel, qui a émergé au cours de la révolution industrielle et cette dernière dépendait principalement du transport des trains, et le concept du patrimoine ferroviaire est apparu ici.

I. Le patrimoine industriel

Un patrimoine industriel est une notion renouvelable, tendant selon DE NOBLET, à inclure : « ... tout ce qui touche à la civilisation matérielle », ¹⁴ autrement dit : « L'infrastructure matérielle laissée par une activité humaine passée ». ¹⁵ En 1938, LAROSE a identifié sommairement le patrimoine industriel à travers des composantes-types, qui sont :

¹⁰ EBELBLUTTE. S, Introduction : reconversion et patrimoine au Royaume-Uni, In : Revue géographique de l'Est, 48/1-2, [En ligne]. Disponible : <http://rge.revues.org/1326>. [Consulté le 02 novembre 2017], p : 3.

¹¹ DI MEO. G, Processus de patrimonialisation et construction des territoires. [En ligne]. Disponible : <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00281934>. [Consulté le 05/ 01/2018], p : 1

¹² Guy Di Méo est un géographe français né en 1945, spécialiste de la géographie sociale et culturelle. Il est Professeur à l'Université Michel de Montaigne (Bordeaux III).

¹³ DI MEO. G, Processus de patrimonialisation et construction des territoires. [En ligne]. Disponible : <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00281934>. [Consulté le 05/ 01/2018], p : 1.

¹⁴ DE NOBLET. J, Etude et mise en valeur du patrimoine industriel (remarques technique), Technique et culture, 1979, p : 94.

- L'occupation de l'espace : c'est l'organisation particulière qui ne le distingue pas Seulement des autres activités humaines, mais aussi qui se varie d'une activité industrielle à un autre. ¹⁶
- L'architecture : particulière et innovante, incorporant du domaine de construction, afin d'aboutir une performance maximale du bâtiment industriel, vis-à-vis une variété de destinations : entreposage, transformation, etc. ¹⁷
- Design : selon LAROSE. J-F, issu à la fois des parties vives que constituent les structures, machines,... etc., et aux formes architecturales dans un ensemble conçu en fonction du principe économique, qu'on trouve dans les composantes accessoires : composition et détails architecturaux, éléments décoratifs, ...etc. ¹⁸
- Structures et ouvrages de génie civil : cela inclut les structures et les ouvrages d'art, souvent nécessaires à son fonctionnement : ponts, pylônes, barrages, conduits, réservoirs, canaux, ...etc., en réponse à de multiples contraintes, ces structures mettent scène eux mêmes les connaissances liés aux techniques ainsi qu'aux matériaux de construction. ¹⁹ Machineries, machines, instruments, outils : selon LAROSE, ces éléments constituent le cœur de l'entité industrielle, ils représentent selon lui : « ... une logique technique au sein de l'usine sans lesquels et le n'avait pas beaucoup de sens. ».²⁰ cette importance est justifiées par WEHDORN : « ... la grosse machine est fortement liée au bâtiment qui le contient, dont l'architecture est alors spécialisée». ²¹

I.1. l'apparition du patrimoine industriel

Avant l'utilisation de l'expression « patrimoine industriel », l'étude et la sauvegarde des traces industrielles se référaient à « l'archéologie industrielle », cette expression était inventée

¹⁵ SCHWEIZER. A, Le patrimoine industriel à Genève. Conférence du 5 juin 2001 à l'Ecole d'Ingénieur de Genève, Association pour le patrimoine industriel (APIC), p : 22.

¹⁶ RAUTENBERG. M, De l'histoire au patrimoine. In : *la reconversion des sites et des monuments industriels, mémoire de travail*, Ministère de la culture et de la communication, Roubaix- France, 2009, p : 14.

¹⁷ LAROSE. J-F. *Patrimoine industriel, Villes industrielles, aménagements urbains, muséification, identité*. Colloque international, Patrimoine culturel et désirs de territoires : vers quel développement ?, Université de Nîmes, France, février 2010, p : 223.

¹⁸ *Ibid.* p : 224.

¹⁹ *Id.* p : 224.

²⁰ LAROSE. J-F. *Patrimoine industriel, Villes industrielles, aménagements urbains, muséification, identité*. Colloque international, Patrimoine culturel et désirs de territoires : vers quel développement ?, Université de Nîmes, France, février 2010, pp. 223-230. [42] WEHDORN. M, Mécanismes de protection et spécificité du patrimoine industriel : le contexte international, In : *Quelles politiques pour le patrimoine industriel ? Rapport du Colloque de Lyon –Patrimoine architectural- Rapports et études, n° 06, Conseil de l'Europe, Strasbourg, 1987.*

²¹ WEDHORN. M, Le patrimoine bâti technique et industriel dans les pays du Nord de l'Europe, In *Patrimoine architectural, Rapports et études : Situation du patrimoine bâti technique et industriel dans les pays du Nord de l'Europe*, Strasbourg, 1985, p : 47.

par Donald Dubley,²² et elle était utilisée pour la première fois dans un article par Michel Rix. Même si le terme « archéologie industriel » se considère comme étant récent, cette discipline remonte au VIII^e siècle, et précisément au 1974 où il y a lieu la fondation du premier musée technique du monde « le conservatoire des arts et des métiers à Paris ». Il fallait attendre près d'un siècle avant que la sauvegarde du patrimoine technique et industriel bâti commence à intéresser le grand public : la fondation du Stockholm du musée « Skansen », premier musée de plein air du monde, par le sociologue Arthur Hazelier, en 1891. Au début du XX^e siècle, ils sont apparus les premiers musées installés dans d'anciens sites industriels. En effet, suite aux mutations techniques, ainsi qu'aux destructions, entraînées par la 1^e guerre mondiale dans les années 20 et les années 30, la création d'une nouvelle série de musées industriels. Après, avec l'anéantissement de la 2^e guerre mondiale, un effort sans précédent se suscitait, se traduisait par la réalisation de la fondation of Iron bridge George Museum Trust, en 1968 dans la vallée de la Severn (Shropshire).²³ Dans les années 70, et suite à la crise pétrolière, de nouvelles logiques économiques se Constituaient, engendrant la fermeture de nombreux sites industriels, ce qu'on connaît aujourd'hui par le phénomène de « désindustrialisation ».

Cependant ce phénomène a augmenté l'intérêt porté aux anciens sites et bâtiments industriels, en réponse à la disparition de la silhouette familière de l'usine en devenant une « friche industrielle »:

« cet intérêt pour l'héritage matériel de l'industrie est contemporain de la rupture dramatique qu'a représenté la désindustrialisation qui, dans les vieilles régimes minières, sidérurgiques ou textiles, a multiplié les usines abandonnées ».²⁴

L'Angleterre était le pays pionnier dans la conservation des bâtiments et des sites industriels, en réagissant contre les destructions causées par la 2^e guerre mondiale, accompagnées du phénomène traumatisant des destructions volontaires.

Au début des années 70 toute une série de musées était créée, où il y aura en 1973, le premier Congrès international de l'archéologie industrielle à Iron bridge, suivi par la deuxième rencontre tenue en 1975 à Bochum, où on a procédé à la sauvegarde des « Pilsneria » de Dortmund construits en 1930, ce qui illustre une nouvelle tendance vers la

²² Professeur du latin à l'université de Birmingham- Angleterre.

²³ Organisation de l'héritage industriel qui gère actuellement 35 sites historique y compris Iron bridge Gorge à Shropshire.

²⁴ DAUMAS. J. C, La mémoire de l'industrie, de l'usine au patrimoine, Paris : presses universitaires de Franche-Comté, 2006, p : 9.

sauvegarde des bâtiments anciens récents, « les monuments de l'avenir ». ²⁵ En 1976, c'était le Congrès international à l'Ecomusée Creusot Montceau, ²⁶ sur « la conservation du patrimoine industriel dans sociétés contemporaines », organisée par les deux conseils internationaux des musées (ICOM) et des monuments et des sites (ICOMOS), dépendants de l'UNESCO. Le colloque fut la première conférence internationale de cette ampleur où des sites et des monuments industriels ont été étudiés comme des éléments du patrimoine historique. ²⁷ il avait trois axes principaux à étudier : l'inventaire du patrimoine industriel les composantes spécifiques du patrimoine industriel et la destination ou l'affectation des biens industriels conservés.

Dès lors, le patrimoine industriel était reconnu comme une composante intégrante du patrimoine culturel en général, il a bénéficié alors des opérations de sauvegarde à la fois, à titre des monuments historique et, en tant qu'un patrimoine spécifique. Le fait que le « patrimoine industriel » constitue un patrimoine à part entière était traduit en 1978, en Suède, par la création Du Comité International pour la Conservation du Patrimoine Industriel (TICCIH), dont les objectifs consistent à : « ...promouvoir la coopération internationale dans la préservation, la conservation, l'enquête, la documentation, la recherche, l'interprétation et la promotion de l'éducation du patrimoine industriel ». ²⁸ Ce comité est l'auteur des deux chartes internationales sur le patrimoine industriel : Charte internationale de NyzhnyTagil pour le patrimoine industriel élaboré en juillet 2003, ainsi que « Les principes de Dublin » pour la conservation des sites, constructions, aires et paysage du patrimoine industriel, élaborés conjointement par le TICCIH et l'ICOMOS en 2011.

I.2. La classification du patrimoine industriel

Le patrimoine industriel est complexe, immense et multiforme, dont chaque activité industrielle revête des caractéristiques spécifiques à elle. En conséquence, toute étude ou conservation requiert la connaissance de ces caractéristiques. Selon Rahola E-C et Garcia Dorel Ferré, ²⁹ la classification des biens composant le patrimoine industriel peut se faire en

²⁵ WEDHORN. M, Le patrimoine bâti technique et industriel dans les pays du Nord de l'Europe, In *Patrimoine architectural, Rapports et études : Situation du patrimoine bâti technique et industriel dans les pays du Nord de l'Europe*, Strasbourg, 1985, p : 5.

²⁶ Un centre de l'industrie lourde française fondé en 1782 et développé après 1837 par la famille Schneider a été fermé en 1960, et quatorze ans plus tard, était fondé l'Ecomusée.

²⁷ US- ICOMOS, Monumentum : numéro spécial, n°9- volume 13, Belgium soleil liège, 1976, p : 4.

²⁸ TICCIH, Charte NIZHNY TAGIL pour le patrimoine industriel, adopté par le comité international pour la conservation du patrimoine industriel, juillet 2003, Russie.

²⁹ RAHOLA. E-C & DOREL FERRE. G, Le patrimoine industriel, un bilan d'étape, n°405, p: 127.

Chapitre I : le patrimoine ferroviaire

fonction de trois facteurs: La typologie industrielle ; les aires thématiques ; et es périodes historiques :

II.3.1. Classification suivant la typologie des bâtiments et des machines	
1. Lieux de production : ateliers, moulins, et usines, mines et lieux où se produit tout type de processus productif et de transformation.	
2. Magasins et entrepôts : comprennent les locaux de stockage des matières premières, des produits finis et semi-finis.	
3. Les services et les approvisionnements énergétiques : lieux de production et de transmission et d'utilisation de l'énergie et les lieux de stockage et de purification de l'eau.	
4. Communication : les moyens de transport de personnes et de marchandises, leurs infrastructures : voies fluviales, ports, lignes de trains et gares, routes et aéroports.	
5. Lieux sociaux : comprennent les lieux d'activités ayant lien avec l'activité industrielle : quartiers, villages ouvriers, avec leurs habitations, les services, les écoles et les lieux de culte.	
II.3.2. Classification suivant les aires thématiques :	
Bâtiments	1. Industries alimentaires : elles comprennent les moulins à vents et moulins à eau, brasseries, abattoirs, usines de denrées alimentaires,... etc.
	2. Industries minières : elles comprennent les mines avec puits, chevalets d'extraction, tours d'extraction et bâtiments machines, bâtiments de houillères, salines.
	3. Industries métallurgiques et industries des matériaux de construction : hauts fourneaux et forges, fours à chaux à ciments et à tuiles, fours à porcelaine et fours à verrerie.
	4. Industrie sylvicole et textile ; scieries, usines à pâtes à papier et de papier ; serres, filatures et usines de tissage, usines textiles.
	5. Maisons ouvrières : maisons ou autres habitations, lavoirs.
Structures	6. Transports et alimentation en eau : ces structures comprennent les rues, ponts de bois, de pierre, d'acier et de béton, voies ferrées et gares, viaducs, tunnels, barrages, aqueducs, châteaux d'eau et réservoirs, stations de pompage, usines d'eau, installation de pompage, usines d'eau, installations de pompage d'eaux résiduelles, installations de drainage, supports de grue, tours de levage, ports, phares, docks, entrepôts, canaux.
	7. Alimentation en énergie : stations hydro-électriques, usines à gaz, réservoirs de gaz, salles des machines, réservoirs à pétrole.
II.3.3. Classification suivant les périodes historiques :	
1. La période préindustrielle : cette période concerne les édifices et les installations antérieurs à l'industrialisation, dont les produits n'étaient pas destinés à la consommation locale.	
2. La période de première industrialisation du XIX siècle : cette période est caractérisée par l'usage systématique de l'énergie hydraulique et du charbon, la construction des chemins de fer, l'exploitation des bassins miniers, la production massive de tissus de coton.	
3. La période de la deuxième industrialisation (1900- 1950) : cette période commence essentiellement au début du XXe siècle, elle est caractérisée par l'usage de l'électricité, l'exploitation du pétrole, la protection d'automobiles et plus tard d'avions. Les principales infrastructures délaissent les bassins intérieurs pour s'installer près des ports.	
4. La période post-industrielle (1950 jusqu'à aujourd'hui) : cette période commence avec le grand changement technologique de l'après-guerre mondiale, elle se caractérise essentiellement par des activités de commerce, d'échange et de tourisme.	

Tableau 1 : La classification du patrimoine industriel selon **RAHOLA. E-C, DOREL FERRE.**

G et **WEDHORN. M.** Source : Auteur

Dans cette recherche, nous voulons aborder une sorte de patrimoine industriel, qui est le patrimoine ferroviaire en raison de son importance et de son efficacité dans la révolution industrielle et le développement. Nous sommes en train de le définir

II. Le patrimoine ferroviaire

L'émergence du chemin de fer et son développement sont intimement liés à l'industrie. Soucieuse de sa rentabilité, l'industrie de la mine n'a cessé d'encourager le développement du chemin de fer : la première locomotive à vapeur a été mise en circulation en 1804.

Dix ans plus tard, un ingénieur adresse à Napoléon un mémoire intitulé « Sur la possibilité d'abréger les distances en sillonnant l'Empire de sept grandes voies ferrées », qui incita, pour la première fois, à une utilisation autre qu'industrielle. Pourtant, le chemin de fer reste alors majoritairement employé pour l'économie industrielle.

En 1823 est créée la première concession d'une ligne de chemin de fer, pour le transport de houille. La première concession à perpétuité est destinée à la Compagnie des houillères et du chemin de fer d'Epinal en 1830. Alors que la France ne compte que 319 km de voies ferrées en exploitation (sur 566 kilomètres concédés) en 1841, l'Angleterre en a à la même époque concédé 2 521, l'Allemagne 627 et les États-Unis 15 500 km. C'est pourquoi la loi de 1842 connue sous le nom de « Charte des Chemins de fer » pose les bases d'un système d'exploitation ferroviaire en étoile depuis Paris.³⁰

Aussitôt, la construction des voies va s'accélérer, et surtout, s'étendre en grande partie aux voyageurs. Après le premier transport de passagers par le chemin de fer en 1831, le nombre de voyageurs ne cesse d'augmenter : on compte ainsi en 1848 près de 6 millions de personnes. L'année 1878 voit l'apparition du plan Freycinet, initiative de Charles Freycinet, ministre des Travaux Publics de l'époque, qui prévoit la construction de 8 700 km de lignes dites d'intérêt local, devant désenclaver les territoires et permettre de réduire les temps de transport entre les régions. Ce plan fut essentiellement réalisé avant la Guerre de 1914-1918. Le plan Freycinet prévoit également un système mixte d'exploitation des chemins de fer : l'État se charge des terrassements et ouvrages d'art tandis que des compagnies concessionnaires privées se chargent de l'exploitation, du matériel roulant et de l'entretien ; de plus, les terrains appartiennent pour 1/3 à l'État et pour 2/3 aux collectivités.³¹

Le chemin de fer a su garder le monopole des transports, et ce, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, à partir de laquelle il commence à être concurrencé par l'automobile et l'avion (en

³⁰ C.Nicoloso, *Le patrimoine ferroviaire, le train touristique : outil de développement ou simple activité isolée*, Master 2, université de Paris 1 Sorbonne, mai 2010. P10.

³¹ *Ibidem*.

France, le nombre de passagers diminue de 50 % entre les années 1930 et les années 1950). Durant les années 1960, on prédit même la disparition du chemin de fer.

Mais la grande vitesse, se révèle être l'élément salvateur du rail : le train concurrence ainsi à nouveau l'avion, avec l'avantage de déposer les passagers en centre-ville. Le TGV se développe ainsi dans toute l'Europe, ce qui permet aujourd'hui au train de vivre un véritable renouveau.

Ainsi, depuis plus de 150 ans, le chemin de fer n'a cessé de se développer et d'évoluer. On observe que rapidement, il n'est plus uniquement lié à l'industrie, mais également à la société civile, ce qui nous amène à affirmer que le patrimoine ferroviaire n'est pas uniquement industriel, bien qu'il soit parti de là à l'origine. À la différence de nombreuses industries aujourd'hui disparues (par exemple les mines), le chemin de fer fait encore partie intégrante de notre vie quotidienne, bien que les pratiques (à la fois professionnelles et personnelles) aient beaucoup évolué.³²

Pour étudier le patrimoine ferroviaire, on ne peut ignorer les deux revues de l'AHICF réalisées par les éminents scientifiques du monde de la recherche en histoire de l'art et du chemin de fer, parues en 1999 sous les numéros 20-21 consacrés au patrimoine ferroviaire, un des plus complets, traitant des enjeux, bilans et perspectives du patrimoine ferroviaire.

La patrimonialisation du chemin de fer commence très tôt : en effet, on assiste dès 1926 à l'inscription sur l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques d'un élément ferroviaire, le tunnel de Fréjus, abandonné depuis une cinquantaine d'années et en partie effondré. Quelques années plus tard, c'est la gare terminus de Lyon-Saint-Etienne, sur la presqu'île de Perrache à Lyon, qui y sera inscrite ; mais celle-ci est rayée de l'inventaire supplémentaire pour pouvoir être rasée en 1953. Hormis ces deux protections, témoignant d'un début de reconnaissance d'un patrimoine lié au chemin de fer, bien peu d'actions ont été menées jusque dans les années 1970.³³

Les premières protections restent encore isolées. On assiste au classement de quelques gares ouvrages d'art, avec notamment : le buffet de la Gare de Lyon classé en 1972, la Gare d'Orsay inscrite en 1973 puis classée en 1978 (comme « gage de réparation » de la destruction des Halles Centrales l'année précédente...). En 1974, treize autres monuments du

³² C.Nicoloso, *OP.CITE*. P10.

³³ AUPHAN Etienne, « *Le patrimoine ferroviaire, ressource de l'économie touristique et du développement local* », dans *Revue d'histoire des chemins de fer* n°20-21, printemps-automne 1999, Paris 1999.

chemin de fer sont inscrits ; en 1975, trois viaducs et neuf gares le sont à leur tour. En 1998, on compte 91 monuments ferroviaires immobiliers protégés. Il y a très peu d'inscriptions de lignes, mise à part la ligne du Blanc-Argent dont subsiste aujourd'hui un tronçon, exploité par l'association du train touristique du Berry. Notons qu'à ce jour, le patrimoine immatériel cheminot est encore très peu valorisé.³⁴

Ajoutée à la patrimonialisation directe, on observe dès les premiers temps du chemin de fer une autre importante patrimonialisation, qualifiable d'indirecte. Le chemin de fer est véritablement entré dans l'imaginaire collectif tout particulièrement grâce à la littérature, l'art ou encore le cinéma. *La Bête Humaine* de Zola ou les oeuvres des peintres Impressionnistes témoignent en effet de cette transformation profonde de la société et de la place primordiale qu'aura le chemin de fer dans notre histoire et notre mémoire collectives.

Actuellement, sur environ 800 classements en liste par an, seuls 15 concernent le patrimoine industriel ; ce faible nombre s'explique par le fait que la protection passe par les Monuments Historiques, or les arguments pour la protection d'un site industriel ne sont majoritairement pas en accord avec les critères classiques de l'histoire de l'art. Aussi, l'architecture industrielle a souvent été considérée comme secondaire, même si l'on assiste à un changement de regard depuis les années 1990. Par ailleurs, les sites industriels sont encore souvent des propriétés privées, ce qui ajoute un problème supplémentaire et une difficulté considérable pour le classement d'un bâtiment dont les abords doivent être identifiés selon la loi de 1913, ainsi que lorsque plusieurs de ces bâtiments sont encore en activité.³⁵

II.1. Le chemin de fer algérien

Les travaux sur le réseau algérien et maghrébin de façon générale ont commencé par le livre de Henri Lartilleux³⁴ sur le chemin de fer en Afrique du Nord, édité par Chaix en 1955. Cet ouvrage retrace l'histoire des réseaux ferrés algérien, tunisien et marocain. Il s'agit d'un ouvrage riche en illustrations et cartes de différentes échelles que cet inspecteur de la SNCF s'est procurées, ainsi qu'en photographies qu'il a lui-même prises au cours de voyages ou dans le cadre de son travail.

Mohamed Lazhar Gharbi, Maître de conférences en histoire, a soutenu en mai 1985 à l'université de Reims une thèse sur le Réseau de la compagnie Bône-Guelma et sa contribution à la pénétration française en Tunisie. Il est l'auteur de plusieurs articles sur le

³⁴ *Ibidem.*

³⁵ *Ibidem.*

réseau maghrébin : « *La compagnie de Bône-Guelma et son réseau minier tunisien (1900-1914)* », IBLA n°164, 1989 ; « *Projet de chemin de fer de Tunis-Suez (1884-1894)* », Les transports en Afrique (XIXe - XXe siècle), actes du colloque organisé les 16 et 17 février 1990 à Paris, Éditions L'Harmattan, Paris 1992 ; « *Rapports financiers de la compagnie Bône-Guelma avec l'État et la Banque de Paris et des Pays-Bas (1877-1883)* », Revue d'histoire des chemins de fer n°7 (automne 1992).

Dans son mémoire de recherche soutenu en 2013 sous la direction d'Omar Carlier à l'université Paris Diderot-Paris VII, et intitulé « *La gare ferroviaire en Algérie pendant la période coloniale* », Marina Fabre s'est intéressée à l'implantation des gares et des chemins de fer dans les villes et sur le territoire algérien. Cette étude révèle l'apparition d'un nouveau rapport à l'espace et au temps qui s'impose avec l'arrivée des trains. L'auteur termine son travail par une analyse de la gare en tant que microcosme social.

Dans le cadre de son mémoire de magistère en Architecture à l'université de Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, intitulé « *Le patrimoine ferroviaire du XIXe et XXe siècles en Algérie* », Saïd Safir prend comme objet de recherche la ligne d'Alger à Tizi-Ouzou. Il établit une liste des gares et entame une analyse spatiale et architecturale sur la gare d'AGHA d'Alger ; il explore également un fonds inédit situé à Alger et géré par la SNTF.

Son travail est une recherche sur le patrimoine ferroviaire des XIXe et XXe siècles en Algérie, portant sur « *le réseau de la Kabylie, les gares et ouvrages d'art historiques de la ligne Alger-TiziOuzou. L'objectif étant sa connaissance scientifique, condition sine qua non de sa reconnaissance, gage de conservation qui se retrouve injustement hypothéquée par les travaux de modernisation ferroviaire en cours et à venir, qui n'intègrent pas une approche patrimoniale. Cette recherche, qui s'inscrit dans une perspective de patrimonialisation, consiste en une identification, étape élémentaire de définition d'un patrimoine, qui repose sur une méthodologie d'approche historique, technique et architecturale.* »

En Algérie, on constate une certaine indifférence à l'égard de ce patrimoine, dont seule la valeur d'usage est reconnue, à l'instar de l'ensemble de l'héritage colonial des XIXe et XXe siècles. L'argument idéologique, lié au poids du legs colonial en tant qu'héritage de la colonisation, semble expliquer cette marginalisation. En raison de son histoire, sa mémoire et ses valeurs, le patrimoine ferroviaire historique en Algérie mérite une reconnaissance et nous appelle à transcender son allégorie et à le considérer comme patrimoine commun à partager.

Aujourd'hui, à l'heure des grands travaux ferroviaires, ce patrimoine est en péril du fait des désaffectations et démolitions envisagées pour les gares, les ouvrages d'art et les réseaux historiques. L'étude et la connaissance de ce patrimoine constituent une première forme de valorisation et peuvent ainsi contribuer à sa reconnaissance.

II.2. Le patrimoine colonial

On ne peut pas considérer le patrimoine colonial comme une notion récente, dans la mesure où le patrimoine archéologique englobe toutes les traces de l'existence humaine et de ses activités dans un lieu donné, mais l'action de la patrimonialisation du bâti s'inscrit globalement dans une approche nouvelle de la part des pays anciennement colonisés. Cette démarche « post-coloniale » se situe dans un contexte historique et politique, mais aussi dans celui de la mondialisation et de l'universalité.

La patrimonialisation récente du bâti colonial se singularise par la restitution du patrimoine « vandalisé » qui prend de l'importance peu après l'accession à l'indépendance des pays anciennement colonisés, particulièrement en Afrique.

Pour accéder à une émancipation définitive, il conviendra de prendre conscience de l'importance du rôle joué par l'affirmation d'une identité. La construction de l'identité ne peut se faire sans intégrer l'identité culturelle. Cette dernière est définie, selon la Conférence mondiale sur les politiques culturelles, comme « une richesse stimulante qui accroît les possibilités d'épanouissement de l'espèce humaine en incitant chaque peuple, chaque groupe, à se nourrir de son passé, à accueillir les apports extérieurs compatibles avec ses caractéristiques propres et à continuer ainsi le processus de sa propre création »³⁶.

L'héritage de la colonisation réside essentiellement dans un patrimoine construit. Une grande partie de ce patrimoine a été réutilisée et modifiée, sans volonté de conserver l'intégrité initiale du bâti, ou alors simplement détruite pour laisser place à des constructions plus modernes, puisqu'il s'agit, en partie, d'effacer les traces d'un passé de sujétion.

Les premières actions de patrimonialisation de ces bâtis proviennent alors d'Occident et seuls quelques intellectuels, en contact étroit avec la France, s'y sont intéressés. Le plus souvent, les acteurs politiques africains considèrent que cet intérêt constitue une forme de réhabilitation du colonialisme et n'entreprennent donc aucune action pour conserver ce patrimoine. C'est au cours des années 1990 que les positions commenceront à évoluer. Cela

³⁶ Conférence mondiale sur les politiques culturelles, Mexico City, 26 juillet – 6 août 1982, Déclaration de Mexico sur les politiques culturelles.

s'explique d'une part par l'arrivée au pouvoir d'une nouvelle génération d'hommes politiques moins marqués par la colonisation, ne l'ayant connue que brièvement ; ces hommes ont ainsi davantage la capacité de distinguer les lieux de la société qu'ils représentent. D'autre part, les États africains espérant bénéficier économiquement du développement du tourisme international encouragent une approche patrimoniale et un développement du patrimoine culturel, dont le bâti.

Néanmoins, cette approche patrimoniale du bâti colonial ne peut être globalement conçue comme un acte de patrimonialisation, car seules les élites sont sensibilisées à la cause du patrimoine colonial. Si ce point de vue patrimonial prend forme dans le discours et via certaines actions concrètes, comme la constitution d'inventaires ou la mise en place de protections juridiques calquées sur celles qui sont en vigueur en Europe, il reste encore principalement motivé par l'aspect économique, plus que par un réel souci culturel. En témoignent les demandes d'inscription des sites coloniaux sur la Liste du Patrimoine Mondial dans le but d'attirer les touristes occidentaux. Cette évolution du patrimoine colonial dans sa globalité montre qu'il s'agit souvent d'un patrimoine politique.

II.3. Le patrimoine colonial en Algérie :

Mohamed Lazhar Gharbi, dans ses réflexions autour du patrimoine colonial au Maghreb, explique que la notion de patrimoine s'entremêle avec la notion préexistante de « turath »³⁷, notion désignant le legs des anciennes civilisations. Il ajoute que, spécifiquement en Algérie, l'appréhension du patrimoine colonial est fragile et précaire. Ce dernier ne semble susciter aucun intérêt patrimonial.

La notion de « turath » diffère de celle de patrimoine, puisqu'elle représente un legs propre à une civilisation antérieure et exclusive à celle-ci, alors que le patrimoine colonial englobe des valeurs (sociales, économiques, historiques, architecturales, esthétiques, techniques, de mémoire, etc.) en mesure de justifier sa reconnaissance³⁸.

En Algérie, il est facile de constater que seule la valeur d'usage du patrimoine colonial est reconnue, ce qui explique son intégration. Il ne bénéficie pas de reconnaissance à titre de

³⁷ Traduction arabe du terme « patrimoine », avec toutefois une nuance qui le démarque de la conception classique du patrimoine fondée sur des valeurs se prétendant universelles. Le turath qui recouvre les dimensions de culture, religion, civilisation, etc., représente un système de protection à l'égard de l'autre (M. L. Gharbi, op. cit.).

³⁸ M. L. Gharbi, « Le patrimoine colonial au Maghreb », in rubrique : *Historiographie des décolonisations et des nationalismes du Maghreb*, consulté sur site internet : <http://www.hermes.jussieu.fr/repannuaire.php?id=3>

patrimoine culturel. La loi (98-04) concernant la législation du patrimoine n'est pas exclusive à l'héritage colonial et nous constatons une confusion entre colonisation et legs colonial. Sa perception en Algérie est le résultat d'une certaine conception du turath par la société et évoque une dualité : « Le patrimoine continue à être perçu par nos sociétés – maghrébines – comme un système de protection à l'égard de l'autre »³⁹.

Les raisons de cette discrimination, selon M. L. Gharbi, sont d'ordre identitaire et sont nées durant la période de colonisation de l'affrontement de deux civilisations, qui s'est soldé par une rupture et une acculturation. Avec la décolonisation et l'indépendance, cette rupture va se manifester par des reflux qui rendent l'héritage colonial spécifique. « La nécessité dans laquelle se trouvent ces pays de récupérer tout un pan de leur histoire pose, plus dramatiquement qu'ailleurs peut-être, le problème du patrimoine culturel. »⁴⁰ Le patrimoine colonial est alors perçu avec méfiance : « La mémoire collective a du mal à reconnaître le legs de toute une civilisation considérée comme hostile et étrangère »⁴¹.

Les États indépendants, cas des pays arabes, affichaient un certain rejet et une volonté de rupture avec tout ce qui symbolisait et rappelait la période coloniale, ainsi « les abus et les séquelles du colonialisme sont à tort confondus avec ses traces matérielles et culturelles »⁴². Dans leur quête d'identité, ces pays ont recouru au « turath », comme le note K. Mechta : « Dans des pays ayant toujours un problème identitaire à régler, le patrimoine est souvent confondu avec "l'authenticité" »⁴³.

II.4.. Les gares et leur conservation :

Chaque gare a sa propre histoire. Au XIXe siècle, elle ne peut être comprise que par rapport à l'histoire des compagnies des chemins de fer qu'elle devait représenter.

Notre objet d'étude est en mutation constante : « *La gare des chemins de fer n'est pas un monument définitif, construit à un moment, précis et intangible jusqu'à sa démolition... Sa*

³⁹ *Ibidem*.

⁴⁰ M. Aziza, Patrimoine culturel et création contemporaine en Afrique et dans le monde arabe, Les Nouvelles Éditions, Dakar, 1977, p. 5. Cité par M. L. Gharbi, op. cit.

⁴¹ M. L. Gharbi, op. cit.

⁴² M. L. Gharbi, op. cit.

⁴³ K. Mechta, *De l'authenticité à l'innovation dans le Maghreb. Architecture et urbanisme, patrimoine, tradition et modernité*, Publisud, p. 43. Cité par M. L. Gharbi, op. cit.

particularité est de devoir s'adapter continuellement à des besoins en évolution constante »⁴⁴, d'où la complexité de ce sujet.

La gare comme objet propre d'étude apparaît en France vers 1940 avec la thèse de René Clozier⁴⁵ dont le travail était axé sur les raisons d'implantation de la gare du Nord à Paris. En Grande-Bretagne, les recherches portées par John Mackenzie et Jeffrey Richards abordent la gare du point de vue de l'histoire sociale des villes. Ils considèrent la gare comme un outil à part entière de régulation de la société industrielle. Les chercheurs anglo-saxons furent les premiers, dans les années 1980, à considérer les gares parisiennes sous l'angle patrimonial et architectural⁴⁶.

En France, l'intérêt pour l'histoire culturelle et architecturale des gares dans la ville s'est développé avec l'exposition de 1978, organisée par Jean Dethier au Centre Pompidou⁴⁷. Karen Bowie développera par la suite des travaux sur ces thématiques, plus particulièrement sur les grandes gares parisiennes où est interrogé le rôle des acteurs dans les décisions d'aménagement.

Puis, l'eupéanisation du sujet ferroviaire et l'élaboration des schémas d'aménagement de transport ont favorisé la production scientifique sur le sujet des gares. Les travaux historiques, patrimoniaux et urbanistiques furent croisés avec l'approche sociologique et anthropologique d'Isaac Joseph, dans un ouvrage publié en 1999 sous le titre « *Villes en gares* ».

L'intérêt pour les gares n'a pas cessé d'évoluer, comme en témoignent de récents travaux : ceux de Stéphanie Saugé⁴⁸ sur l'intégration progressive des gares dans l'espace parisien, ou ceux de François Bonnet qui contribue à l'étude de la gare en intégrant la dimension sociologique.⁴⁹

⁴⁴ BOWIE, Karen, *Les Grandes gares parisiennes au XIX^e siècle*, Paris, délégation à l'action artistique de la ville de Paris, 1987, p.24.

⁴⁵ CLOZIER, René. *La gare du Nord*, thèse de géographie, Paris, Ballière et fils, 1940.

⁴⁶ LOEWENSTEIN, L.K. *Paris, the city of the world's most beautiful railroad stations*, Crete, Nebraska, Railroad station historical society, 1987.

⁴⁷ DETHRIER, J. *Le temps des gares*, catalogue de l'exposition, Paris, édition du Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, CCI, 1978.

⁴⁸ SAUGÉ, Stéphanie. « Où construire des gares de chemins de fer ? », *Histoire Urbaine*, 2008/2, p.99.

⁴⁹ Cité notamment par RIOT, Stienne, *Réguler, aménager, et gérer les gares internationales. Étude des jeux et enjeux de pouvoir dans les gares de Paris Nord et Paris Est*. Mémoire de Master, l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2010.

Objet architectural, historique et patrimonial, la gare est un sujet pluridisciplinaire. Les recherches historiques et les investigations scientifiques qui en ont découlé ont favorisé le développement d'une connaissance minutieuse, mais souvent fragmentée.⁵⁰

Plusieurs études ont déjà été menées sur les grandes gares métropolitaines. De nombreuses monographies ont été élaborées, ainsi que des rapports de recherche et des études typologiques.

On peut mentionner le travail de thèse de François Poupardin⁵¹ sur la typologie des bâtiments-voyageurs des compagnies de chemin de fer en France durant un siècle, analyse qui avait pour but de classer les gares par leur fonctionnement, leur volumétrie, leur histoire, et le style des édifices. Cette étude concerne la période allant de 1837, date de l'ouverture de la première ligne de voyageurs de Paris à Saint-Germain, à la création de la SNCF le 1er janvier 1938⁵². Selon Poupardin, « *L'architecture des anciennes compagnies a été confiée, ligne par ligne, à des maîtres d'œuvre* ». ⁵³

Dans son article de 2008 « *La gare et la ville* », Poupardin écrit : « *La gare constitue un nouveau programme autour duquel se sont articulées de multiples réflexions qui ont généré les formes d'une architecture nouvelle. Pour certaines compagnies l'architecture présente des types originaux significatifs en grand nombre. Le patrimoine que nous ont légué ces compagnies est précieux et cette étude met l'accent sur l'ambition esthétique qui a si souvent dominé les cheminements de la recherche architecturale. La variété et l'intérêt qui en découlent méritent d'être démontrés* »⁵⁴.

Donc notre but est de conserver le chemin de fer et le réinsérer dans la modernité pour le donner une valeur d'usage contemporaine.

⁵⁰ Démarche Gares. Rapport des groupes de travail sur les gares du grand Paris, direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement de la région Île de France, p. 20.

⁵¹ François, POUPARDIN, « *L'architecture des bâtiments voyageurs en France des origines à la Seconde Guerre mondiale : étude des programmes et des types* » Thèse en Histoire de l'art (architecture moderne et contemporaine), Université de Paris 1- Panthéon-Sorbonne, soutenue le 28 septembre 2005 à l'Institut National d'Histoire de l'Art – sous la direction de Gérard Monnier, directeur.

⁵² *Ibidem*.

⁵³ François, POUPARDIN, « Les bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale » du XIX^e siècle, 1848-1852 Deuxième République, 1852-1870 Second Empire, 1871-1914 Troisième République ; lien : <http://rhcf.revues.org/404?lang=fr#toc>, consulté le 10 février 2018.

⁵⁴ *Ibidem*.

III : d'un bâtiment de voyageur à des gares contemporaines

Quand la technique commença à montrer ses bienfaits, l'artisan commence à voir un peu de lumière en augmentant sa productivité, mais rapidement il va se retrouver en surplus qu'il doit échanger contre une autre marchandise. Donc le surplus a nécessité l'échange, et la ville devra profiter des valeurs de ces échanges. La dépendance aux échanges nécessite la mise en place du marché, ce dernier va classer les cités selon le rôle et l'échelle : marchés principaux et secondaires, d'origine, d'arrivée ou de transit. Le tracé des voies, des carrefours, de caravansérails...devenait alors très indispensable devant une ville qui devait s'organiser pour accueillir différentes marchandises et différentes cultures.

L'invention de la pompe à vapeur par Mr. WATT a permis le passage vers une nouvelle ère, une ère où la machine remplaça l'outil qui désormais n'était plus efficace. La cité passa d'une vocation marchande à une vocation industrielle; d'un plan radioconcentrique d'échanges vers un plan linéaire industriel. La concentration va rapidement se faire à côté des sources d'énergie, mais rapidement la localisation ne sera plus un problème avec l'invention de la locomotive de Richard Trevithick en 1804 destinée pour la route, complétée par George Stephenson en 1814, qui a associé la pompe à vapeur aux rails, pour la première ligne de chemin de fer entre Stockton et Darlington, pour le transport de marchandise et de personnes en même temps. L'horizon individuel s'est élargi et l'implantation des villes n'est plus obligatoirement à côté des sources d'énergie car la distance n'est plus un problème.

On assiste à une accélération de l'histoire, une urbanisation très rapide, une croissance des populations urbaines avec l'amélioration des conditions de vie et de santé. Beaucoup de nouveaux pôles industriels vont émerger par extensions de noyaux existants selon un processus d'urbanisation des territoires agricoles.

Les premiers lieux étaient des embarcadères/débarcadères, puis se dotant d'un bâtiment pour l'arrêt et les entretiens de trains, ensuite d'un bâtiment pour les voyageurs. Plus tard un grand bâtiment qu'on appelle « Gare » abritait les trains sous des grandes voûtes ou des halles, en même temps que les voyageurs dans leurs salles après l'acquisition de leur tickets { partir d'un guichet de vente, ou même confiner leur bagages dans des coins de saisie. L'arrivée d'un train dans une ville représentait un événement de taille, d'une importance sociale et économique grâce à cette nouvelle technologie de la mobilité dans les villes du XIXe siècle, et son rapport au monde en voie d'industrialisation. Les gares historiques étaient la traduction par excellence de cette importance en langage architectural ; c'étaient les monuments de la ville industrielle, « Des cathédrales de l'humanité nouvelle » selon

Théophile Gautier, des bâtiments emblématiques, avec des façades prestigieuses et d'une grandeur extraordinaire révélant toutes les qualités de l'art architectural de l'époque, et surtout avec des techniques de construction toujours plus innovantes l'image de la révolution industrielle. Cette valeurs de la gare, on la retrouve même dans l'urbanisme moderne, celui de la charte d'Athènes, qui dissocie les fonctions urbaines ; il en définit quatre principales habiter, travailler, se recréer le corps et l'esprit et circuler, à pieds ou en différents modes de transport technologique. L'importance de la gare est préservée, mais ce qui a changé, c'est la gare en elle-même. Elle n'est plus forcément un bâtiment à part entière, mais elle devient partie d'un immeuble, de bureaux, d'administration, ou même parfois d'habitation.

A partir des années quarante, les gares rentrent dans une phase de léthargie, leur rôle de mobilité a été cédé aux aéroports, avec cette conception de voyager dans les airs, c'est voyager plus vite, mais l'avènement des trains grande vitesse les a réveillé par le développement exponentiel de déplacement à grande vitesse. La gare redevient un élément essentiel de la ville contemporaine, ces grands équipements de transport, entre hyper pôles et connecteurs urbain, comme les définit Corinne Tiry⁵⁵, deviennent tridimensionnels, flexibles, interconnectés, multimodaux, multiservices, multipolaires, multifonctionnels, ...etc.

La gare contemporaine ressemble à une petite ville : on y trouve tout. Qu'il s'agisse d'embarquer ou de changer de train, déambuler dans une gare reste toujours une expérience unique. Tout voyage en train commence dans la gare. Une variété de restaurants et de cafés vous invitent à la détente, sans compter les nombreuses boutiques où vous pouvez tout acheter : fleurs, parfums, et bien d'autres choses encore. Si vous avez oublié quelque chose, pas de problème, vous le trouverez certainement à la gare ! Et pour ceux qui disposent d'un peu de temps, des salles d'attente agréables et confortables ainsi que des salons sont à la disposition des passagers. On y trouve même des accès aux réseaux de communication, ce qui permet de raccourcir le délai d'attente. Bien sûr, les concepteurs des gares ont également pensé un accès libre d'obstacles pour les personnes à mobilité réduite.

D'ici 2030, les gares du monde accueilleront quatre fois plus de voyageurs, cette évolution est liée aux objectifs de Kyoto ou les pays adhérents se sont engagés à diviser par quatre les émissions des gaz à effet de serre à effet de serre. Cela entraîne le remplacement de

⁵⁵ Corinne Tiry, Architecte DPLG, ingénieur de recherche du ministère de la Culture et de la Communication (MCC), Chercheur au LACTH, École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille, Université Lille Nord de France, Chercheur associée { l'IPRAUS (UMR AUSSER n° 3329 CNRS) / ENSA de Paris-Belleville, Enseignante { l'École Camondo, Paris ; *Les mégastructures du transport*.
Ouvrage : Typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité, Lyon, Éditions du CERTU, 2008, 144 pages

kilomètres individuels, par des kilomètres collectifs, ce qui signifie une multiplication par un facteur de quatre des déplacements en transport ferroviaire. La gare doit gagner du terrain sur le plan d'efficacité et de services pour l'utilisateur, il doit être satisfait car c'est lui seul qui peut garantir son avenir.

Aujourd'hui en Algérie, le secteur ferroviaire vit cet état de léthargie, nécessitant une modernisation et qui a bénéficié d'un ambitieux plan de modernisation inscrit dans le cadre du plan quinquennal 2010-2014, car les infrastructures ferroviaires sont considérées comme un maillon fort de l'économie nationale. Un objectif de 120 millions de voyageurs pour le long terme est fixé par le SNAT, en œuvrant sur de nouvelles lignes, le dédoublement, l'électrification de la traction et la réhabilitation des signalisations et de la sécurité des voies existantes.

Dans la région de Sétif, on trouve les projets de la nouvelle ligne Sétif-Jijel, et l'électrification des deux tronçons ; Sétif-BBA et Sétif-El Ghorzi, un véritable enjeu économique pour la région, ainsi Sétif deviendra un hub ferroviaire, situé au croisement de trois importantes lignes de l'Est du pays. Cela permettra aux gares de la région d'émerger ou de succomber face { de nouvelles gares projetées, comme la gare intermodale projetée sur une assiette péri urbaine dans la région d'El Hassi.

Les gares sont devenues des jalons emblématiques des villes contemporaines, contribuant à leur attractivité. Aujourd'hui la gare ne se définit pas par rapport son seul quartier, celui qu'on appelle traditionnellement le « quartier de gare », mais par rapport à un territoire beaucoup plus vaste, et surtout plus difficile à cerner. La gare est devenu un centre de la ville, comme l'écrit Fabienne Keller dans son rapport, mais aussi un équipement majeur de développement des villes, un développement qui dans certains cas, certaines villes n'auraient même pas pu l'absorber.

III.1 .Fonctions de la gare contemporaine :

« D'embarcadère/débarcadère, elles sont devenues gares, puis bâtiments-voyageurs et plus récemment elles ont muté en pôles d'échange multimodaux... La gare redevient un élément essentiel de la ville contemporaine »⁵⁶ Elles sont devenues « des machines à prendre le train »⁵⁷. La gare historique n'a joué qu'un seul rôle pour son usager, celui d'interface qui permet de passer de la ville au train, mais aujourd'hui ses fonctions se sont diversifiées. Traditionnellement les gares ont donné naissance à des quartiers de gares, le TGV a ajouté

⁵⁶ Jean-Jacques Terrain; Gare TGV : Projets et stratégies urbaines.

⁵⁷ expression selon le Rapport Keller: la gare contemporaine.

l'hôtellerie (vite associé une ambiance de train de 7h45), des immeubles de bureaux plus ou moins spectaculaire, et une proximité aux grandes écoles.

On peut distinguer trois principales fonctions de la gare contemporaine :

III.1.1. Fonction d'accueil :

Aujourd'hui de plus en plus d'usagers des métropoles le sont pour une période courte, depuis les touristes, les participants à des salons ou congrès, ce qui viennent pour une réunion, jusqu'aux professionnels des entreprises, des centres de recherche, des universités; en résidence pour quelques semaines ou mois, sans parler des cadres qui changent de ville tous les deux ans. A cela s'ajoutent les mouvements pendulaires.

Accueillir n'est pas une fonction secondaire, mais c'est ce qui permet la ville de fonctionner.

III.1.2. Fonction d'échange :

La gare appelle au commerce ; il a toujours été proche d'elle, mais aujourd'hui il a intégré, plutôt il est devenu nécessaire à son fonctionnement. Les gares historiques par leur architecture ne permettaient pas cette fonction d'échange, mais aujourd'hui ce type d'activités est très diversifié.

« D'autant qu' la différence de aéroports, autonomes et "autistes" par rapport au territoire qui les entoure, les gares ont la possibilité de "contaminer" directement un territoire Adjacent ». ⁵⁸

On y trouve une place et un centre commercial, des parkings, un hôtel, des loisirs, et des immeubles de bureaux et même parfois des blanchisseries et un pôle d'emploi. L'utilisateur de la gare d'aujourd'hui n'est pas forcément voyageur.

III.1.3. Fonction de représentation de la ville :

Les gares historiques ont toujours été des monuments de la ville, une expression symbolique de la ville. Elles le sont toujours, car les nouveaux monuments architecturaux de notre époque sont les échangeurs de communications⁵⁹. On y trouve aussi des institutions de la ville, des bureaux de l'université, l'office du tourisme, des agences de voyage, et même un espace de présentation de la ville (avec maquette) tenu par l'université, et la liste n'est pas close.

⁵⁸ Maria Bouhigas; Barcelone : la Sagrera. Barcelone Regional.

⁵⁹ Castells, M ; la société en réseaux, l'ère de l'information.

Dans la conception des gares, deux tendances architecturales se confrontent, la première est celle des architectes qui pensent qu'une gare doit d'abord manifester la fonction ou « ferroviaire », et la seconde pour ceux qui veulent mettre en évidence d'autres fonctions (commerciales, de loisirs, ...etc.) ou un pôle d'échange.

1.2. Enjeux de la gare contemporaine :

Selon le rapport Keller⁶⁰ publié le 10 Mars 2009 dans le but de faciliter l'émergence de la ville durable, la gare contemporaine doit profiter d'opportunités dans l'espoir de vivre un nouvel âge d'or du transport ferroviaire, mais d'abord doit satisfaire beaucoup d'exigences et répondre plusieurs critères :

- Affirmer la Gare comme un centre de la Ville, un espace public continu, avec des circulations facilitées et des services à la population diversifiés. Comme une place publique, la Gare doit être lieu d'échanges et de rencontres (donc propre et sécurisé) avec des circulations et zones d'attente, des espaces commerciaux, restaurants et bureaux et des services au public (Poste, crèche). L'organisation d'évènements culturels (expositions, concerts, cinéma) permettra d'affirmer leur nouveau statut.
- Développer les modes de transport doux ou actifs en Gare: En plus du train, La «Grande Gare»⁶¹ accueille en priorité les piétons et PMR, et organise leurs cheminements sécurisés. La hiérarchie des autres modes est dans l'ordre le vélo, puis le bus, la dépose-minute et le taxi, l'auto-partage, puis le covoiturage et l'auto-soliste.
- C'est dans la « Grande Gare » qu'au-delà de la gare ferroviaire s'organise la chaîne des transports qui assure la desserte de porte à porte. Trains de grande ligne, TER, bus interurbains, transport urbain, vélo sous toutes ses formes, voitures partagées, louées ou propriétaire sont en gare. C'est aussi dans la « Grande Gare » que se développent les transports doux, vélos et pistes cyclables, voitures partagées et stations de recharge pour voitures électriques, circulations piétonnes agréables et sécurisées.
- Deux cultures se rencontrent en gare, celle du transport et celle de l'aménagement urbain. Pour maîtriser l'étalement urbain, il s'agit de développer un quartier dense et

⁶⁰ Un rapport sur la gare contemporaine réalisé par une sénatrice Française nommée Fabienne Keller en 10 Mars 2009.

⁶¹ terme utilisé dans le rapport Keller désignant le périmètre de l'intermodalité, qui intègre l'ensemble des accès aux modes de transport du site, qu'ils soient ferroviaires ou non, comme les quais des bus, les parkings de vélos ou de voitures, les voiries et places permettant d'accéder dans de bonnes conditions aux différents transports collectifs et doux. On l'appelle parfois aussi « la Halle des transports » ou le Pôle d'Échanges Multimodal.

durable autour de la Gare. Des terrains, autrefois ferroviaires ou logistiques, sont disponibles autour des Gares, créant un vaste potentiel d'aménagement ; ainsi émergeront des éco-quartiers, bien desservis, lieux de la mixité urbaine et sociale, et réduisant à la source les besoins de déplacement individuel. Ces projets intégreront un accueil de qualité des Personnes à Mobilité Réduite.

- La gare contemporaine facilite l'information du voyageur pour son déplacement de porte à porte; L'information disponible sur la chaîne de déplacement est importante pour valoriser les potentiels de l'inter modalité. Il en est de même pour la billettique : la billettique multimodale et les tarifs combinés facilitent et encouragent l'accès aux transports publics. Un beau projet de « Grande Gare » nécessite ainsi de croiser les objectifs des acteurs. Il force à considérer le projet autour du voyageur, pour faciliter ses déplacements de porte à porte, dans un contexte et un potentiel urbain à inventer.
- Elle reste un monument de la ville, un point de repère et point de référence pour la mobilité ; les allemands ont pris les gares comme référence pour les covoiturages.
- Fournie les prestations de qualités telles qu'elles sont attendues par le voyageur et les techniques de sécurité ne doivent pas être autoritaires sur toutes autres considérations (réflexion en même temps sur l'aménagement de la gare, la technique et ses terrains proches).
- Elle est un lieu de vie et un morceau de la ville (accès agréable et organisé et sûr aux services commerciaux, et aux équipements publics qui la bordent (Poste, crèche, pole d'emploi, ...etc.). avec près de 20% des espaces dédiés à des évènements qui caractérisent la ville pour faire en sorte de faire venir « les gens sans train à prendre ».
- La gare actuelle est une gare qui fonctionne, et d'où les trains partent { l'heure et avec tous leurs voyageurs bord.

Conclusion :

Les gares ne sont plus de simples haltes sur une ligne de chemin de fer, elles sont devenues le lieu où se fabrique la ville, et où se s'articule mobilité et services. La gare est devenue le lieu où se convergent les réseaux de transports publics urbains et interurbains, et où ceux-ci échangent avec les autres systèmes de circulation. La gare n'est plus simplement destinée à prendre le train, mais devient aujourd'hui un espace de service : il est possible de faire ses courses, de faire garder ses enfants ou de faire laver son linge dans certaines gares.

Avec ces nombreux avantages qu'offre la gare pour la ville aujourd'hui, il est temps pour les villes algériennes de redécouvrir leurs gares, qui doivent être repensées avec tous les enjeux urbains, économiques et sociaux, à partir de la gestion de la croissance du flux, jusqu'aux mutations du mode de vie et du développement urbain.

Introduction

Comme nous l'avons vu dans le chapitre du patrimoine ferroviaire. La réhabilitation est peut-être une solution adéquate pour la sauvegarde de patrimoine ferroviaire, c'est pour cela que dans ce chapitre qui suit nous l'étudierons à travers toutes ses dimensions à fin de mieux cerner notre sujet.

Le contenu du présent chapitre concerne la réhabilitation en tant qu'opération de sauvegarde du patrimoine architectural et sera basée sur la méthode Réhabimed qui traite spécifiquement de l'architecture traditionnelle méditerranéenne. L'approche de cette méthode nous permettra une meilleure compréhension des différentes étapes à entreprendre avant l'entame des travaux de réhabilitation.

I. La sauvegarde du patrimoine

La sauvegarde est l'ensemble des processus qui permettent a traiter un lieu ou un bien patrimonial afin de lui maintenir sa valeur culturelle.

« La protection et la conservation des monuments d'art et d'histoire préoccupent, à plusieurs » titres et depuis longtemps, aussi bien les archéologues et les historiens que les peuples eux-mêmes, attachés aux témoignages de leur passé et d'une façon plus générales à ceux de toutes les civilisations »⁶².

Selon Françoise Chaoay et Pierre Merlin la notion de sauvegarde veut dire identification, protection, conservation, réhabilitation, entretien revitalisation, des ensembles historique ou traditionnels et de leur environnement ».D'un usage récent, elle est liée au concept d'ensemble et à leur intégration dans la vie contemporaine. La sauvegarde des monuments historique est incluse dans cette large définition. La charte de Venise⁶³ de sa part stipule dans son article 2 que la conservation et la restauration des monuments constituent une discipline qui fait appel à toutes les sciences et à toutes les techniques qui peuvent contribuer à l'étude et à la sauvegarde du patrimoine monumental.

La sauvegarde fait partie intégrante de la saine gestion des lieux et des bien patrimoniaux qui devraient être protégés et ne devraient pas être mis en danger ou laissé dans un état de vulnérabilité.

⁶² Françoise Chaoay, la conférence d'Athènes sur la conservation artistique et historique des monuments 1931, p15.

⁶³ Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments historique et des sites (charte de Venise) venise1964.

I.1. Processus de sauvegarde du patrimoine

Selon les circonstances, la sauvegarde peut comprendre le maintien et le rétablissement d'un usage, le maintien des associations et des significations, l'entretien, la préservation, la restauration, la reconstruction, l'adaptation et l'interprétation et en générale inclura un assemblage de l'une ou l'autre de ces actions⁶⁴.

I.1.1. Changement

Le changement peut s'avérer nécessaire pour maintenir la valeur culturelle mais devient indésirable s'il réduit celle-ci. La nature et l'ampleur des changements devraient découler de la compréhension de la valeur culturelle du lieu et de son interprétation adéquate. Les changements qui réussissent la valeur culturelle devraient être réversible, et être renversés dès que les circonstances le permettront.

I.1.2. l'entretien

L'entretien est fondamental à la conservation et doit être réalisé lorsque la matière est porteuse en soi, de la valeur culturelle et que son maintien physique est nécessaire pour garder cette valeur.

I.1.3. Préservation

La préservation convient lorsque la matière existante ou sa condition offre un témoin valide de la valeur culturelle lorsqu'il n'y a pas suffisamment de témoins matériels pour permettre à d'autres méthodes de conservation de suivre leur cours.

I.1.4. Restauration

La restauration convient lorsqu'il y a suffisamment de témoins matériels de l'état physique antérieur.

I.1.5. reconstruction

La reconstruction convient uniquement lorsque le lieu ou le bien patrimonial est incomplet suite à un dommage subi ou à une modification, et lorsque il existe suffisamment des données pour reproduire les parties disparues à leur état ancien. Dans des rares cas, la reconstruction constitue une option comme expression d'un usage ou d'une pratique qui maintient la valeur culturelle d'un lieu ou d'un bien patrimonial.

⁶⁴ L'article 1 de la convention pour la sauvegarde du patrimoine architecturale de l'Europe.

La reconstruction devrait distinguer lorsqu'on examine de près ou faire l'objet d'une interprétation supplémentaire.

I.1.6. la réhabilitation

Réhabiliter veut dire « rétablir dans un état » et « mettre en valeur » c'est donc redonner au bâtiment sa capacité d'assumer de nouveau un rôle, rendre la structure efficace pour un usage contemporain par une série d'intervention.

Dans notre thèse on a détaillé la réhabilitation comme processus de sauvegarde du patrimoine ferroviaire.

II. Réhabilitation

La réhabilitation est une opération qui consiste, d'une part, à améliorer l'état constructif du bâti et, d'autre part, à assurer le confort thermique, acoustique ainsi que les meilleures conditions d'hygiène aux occupants⁶⁵. D'une manière générale, cette opération doit prendre en charge « l'intégrité de la structure, de son caractère et de sa forme tout en étant compatible avec des standards de vie acceptables ». ⁶⁶La réussite de cette opération dépende de deux paramètres à savoir l'aspect culturel en relation avec l'humain et l'aspect technique en relation avec le bâti. Yassine Ouagueni⁶⁷ met en avant deux formes de réhabilitation : la première, subjective, vise à respecter les convictions du groupe d'individus afin que les valeurs ancestrales du bien soient mieux conservées ; quant à la deuxième réhabilitation, objective, elle est définie comme étant une opération d'amélioration du bâti.

Comme toute autre opération, la réhabilitation fait appel à des intervenants spécialisés et compétents dans le domaine (techniciens, artisans, architectes, ingénieurs,...etc.), pouvant ainsi travailler de la meilleure façon possible sur le bien afin de lui redonner toute son authenticité.

II.1. La réhabilitation en tant que processus

La réhabilitation de l'architecture doit être resituée dans le cadre d'un processus de revitalisation et de régénération du territoire dans lequel elle s'intègre, soit dans un domaine urbain soit dans un domaine rural. Elle doit être comprise comme une intervention aussi bien sur l'environnement physique que sur la population qu'il héberge, sur l'ensemble des activités culturelles, sociales et économiques qui définissent « l'ambiance sociale », avec l'objectif

⁶⁵ Jean Coignet. Réhabilitation, Arts de bâtir traditionnels. Connaissance et techniques. Edi. Sud, 1989. P. 23.

⁶⁶ Charte ICOMOS du patrimoine bâti vernaculaire, 1990.

⁶⁷ Y. Ouagueni. Rétrospective et actualité de la réhabilitation en Algérie. Colloque international, Réhabilitation et revitalisation urbaine, Oran, 2008. Pp. 64-65.

Chapitre II : La réhabilitation comme solution pour la sauvegarde de patrimoine ferroviaire

prioritaire d'améliorer les conditions de vie de cette population parallèlement à l'amélioration de la qualité de la zone et de l'environnement « construit », en conservant et en promouvant ses valeurs culturelles et patrimoniales, et en garantissant en même temps son adaptation cohérente aux nécessités de la vie contemporaine.⁶⁸

La réhabilitation doit être un processus de transformation lent et programmé, loin des interventions brusques et rapides, avec des objectifs à moyen et à long terme, qui doit commencer par un geste politique décidé et ne doit pas culminer avec l'exécution de projets spécifiques, mais qui exige une action et une évaluation continues en accord avec l'évolution de la zone et de ses habitants.⁶⁹

II.2. La méthode Réhabimed

Réhabilitation vient de Réhabimed: est une association d'experts en réhabilitation de bâtiments et en régénération urbaine. Elle a été créée en 2009 pour réunir l'expérience de plus de 20 ans de travail conjoint avec des institutions et des organisations dans plus de 40 pays méditerranéens.

Réhabimed travaille de nos jours un peu partout dans le monde entier à la promotion de la réhabilitation durable et respectueuse de l'environnement, à la revitalisation sociale et économique des villes, et à l'amélioration environnementale.

L'objet de l'Association Réhabimed est de promouvoir la réhabilitation du parc bâti et le développement durable en Europe et en Méditerranée.

Réhabimed propose une méthode d'intervention pour la réhabilitation et la revitalisation des centres historiques et des anciens constructions, destinée aux autorités locales et à tous les agents impliqués dans les processus de réhabilitation, qui les aide à la promotion, la planification et la gestion des interventions de réhabilitation. La méthode a pour objectif d'ordonner et de systématiser les étapes du processus de réhabilitation pour leur gestion et leur développement optimums, et de définir les critères qui doivent permettre de réfléchir sur les problèmes et les stratégies à mettre en place pour garantir le succès du processus. Il s'agit

⁶⁸ X. Casanovas ; E.Fiori . G ; Nourissier & al . Méthode Rehabimed. II . Réhabilitation des Bâtiments. Pour la réhabilitation de l'architecture traditionnelle méditerranéenne . Rehabimed , 2007 . Pp. 19-20.

⁶⁹ Ibid .p.30

Chapitre II : La réhabilitation comme solution pour la sauvegarde de patrimoine ferroviaire

d'une méthode ambitieuse, dans l'intention de sensibiliser les pouvoirs publics et les techniciens quant à la complexité de ce type de processus.⁷⁰

II.3. Principes de la méthode

La méthode propose cinq principes de base du processus de réhabilitation :

- ✓ L'intégration, en comprenant la ville faisant partie d'un territoire à plus grande échelle dans lequel il doit s'insérer et s'articuler dans la perspective de sa singularité historique et non comme une enclave isolée.
- ✓ La globalité, en considérant une vision multisectorielle du processus en termes économiques, sociaux et environnementaux, et non seulement d'un point de vue exclusivement technique ou urbanistique.
- ✓ La concertation, un nouveau cadre de gouvernance dans lequel les agents concernés par la réhabilitation s'impliquent dans le processus à la recherche d'un consensus d'action.
- ✓ La flexibilité, en assumant le fait que la longue durée de processus de réhabilitation exige l'évaluation continue de l'intervention ainsi que la possibilité de réorientation.
- ✓ L'adaptation, en définissant un cadre-guide pour faciliter la gestion de la réhabilitation.

II.4. Les phases de la méthode :

Réhabimed propose par contre une procédure séquentielle, un processus en quatre phases consécutives qui démarrent avec la décision d'agir :

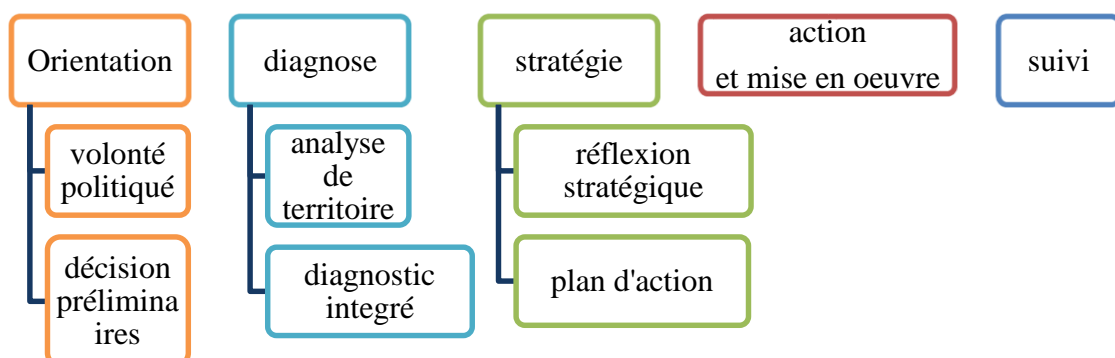


Figure01 : Schéma présente les phases de la méthode réhabimed

⁷⁰ LA MÉTHODE REHABIMED, Une approche multidisciplinaire à la réhabilitation urbaine, XAVIER CASANOVAS, Project Manager de RehabiMed, pdf ,p 25.

II.4. 1.L'orientation :

Le processus commence avec la *volonté politique* d'agir (étape 1) et c'est avec elle que sont prises les *décisions préliminaires* (étape 2) nécessaires L'organisation et à la gestion de manière adéquate du processus de réhabilitation : la délimitation du domaine d'intervention, la décision quant à la nature des actions à réaliser ainsi que la définition du cadre de gouvernance, c'est-à-dire la manière dont sera gérée l'intervention des différents agents impliqués dans la réhabilitation ainsi que la participation des habitants.

II.4. 2.Le diagnostic :

Avant de décider d'une stratégie d'interventionnel est nécessaire de vérifier les impératifs légaux en vigueur et de bien connaître le domaine d'intervention grâce à une analyse du territoire (étape 3), avec un programme d'études multisectorielles cohérent avec le lieu et l'orientation politique prise ainsi qu'avec la reconnaissance des besoins et des demande des habitants. Dans la phase d'analyse, il est possible d'identifier des problèmes non perçus au cours de la phase d'orientation politique, obligeant à reconsidérer cette Orientation (phase 1). À partir de l'analyse, on élaborera le diagnostic intégré (étape 4), c'est-à-dire un rapport de l'état actuel de la zone, accepté socialement et disposant de l'aval Politique correspondant, dans lequel seront détaillés les potentiels ainsi que les dysfonctions.⁷¹

II.4. 3.La stratégie

À partir des points critiques du domaine identifié dans le diagnostic intégré, et au travers d'une réflexion stratégique (étape 5) qui prendra en considération un ensemble de prémisses quant à la stratégie et la durabilité, on définira un ensemble d'hypothèses d'intervention qui seront évaluées afin de vérifier la viabilité de la stratégie. Dans le processus de réflexion, il est possible de détecter si la phase d'analyse est insuffisante et si l'on doit revenir à la phase 2 pour compléter le diagnostic de la zone. Après avoir décidé du scénario-objectif que l'on doit assumer, un Plan d'action (étape 6) dé taillera l'ensemble des actions à développer pour l'atteindre. Le plan sera accepté socialement par consensus, approuvé par les responsables politiques. Joint aux projets et politiques à réaliser, il développera alors les instruments légaux et opérationnels adéquats permettant de le mener à terme.

⁷¹ X. Casanovas ; E. Fiori. G ; Nourissier & al. Op. Cite. P .30

II.4. 4.L'action

Dans cette phase seront menées à termes toutes les interventions (étape 7) prévues dans le Plan d'action, aussi bien les actions de type urbanistique que les projets spécifiques sur les bâtiments, l'espace libre, etc. ainsi que les mesures complémentaires de type social, économique ou environnemental.

II.4. 4.Le suivi

La phase d'évaluation continue (étape 8) des interventions sera entamée parallèlement aux interventions qui seront menées à terme. Cette évaluation, qui sera réalisée pendant le développement des actions, mais qui sera maintenue une fois celles-ci terminées, doit permettre de contrôler le degré de satisfaction de l'accomplissement des objectifs envisagés dans la phase de réflexion. Dans le cas où l'on constatera que les interventions ne donnent pas les résultats espérés ou que les conditions d'évolution ne sont pas celles qui auront été prévues a priori, on devra revenir à la phase de réflexion stratégique ou même, si l'on perçoit que les conditions du territoire ont évolué, à celle du diagnostic.⁷²

II.5.Les types de réhabilitation

Nora Simon et Bertrand Eveno⁷³ distinguent, pour une opération de réhabilitation, quatre degrés. La première est la réhabilitation légère, ses travaux restent superficiels vu le bon état général du bâti ; ils toucheront davantage l'équipement et la partie décoratives et esthétique que le bâti lui-même. La seconde réhabilitation, moyenne, est plus approfondie que la précédente mais reste encore très superficielle. Elle permettra de compléter les travaux par des réfections d'électricité et de peinture (ravalement de façade, sans reprise de toiture). Quant à la troisième réhabilitation dite lourde, elle aura pour objectifs, une redistribution des pièces, des travaux de réfections des toitures mais aussi du gros œuvre sans toutefois porter atteinte à son équilibre structurel.et en fin, l'exceptionnelle, qui est destinée aux édifices dont la dégradation structurelle est très avancée.

Le choix du type de réhabilitation se fera en fonction de l'état de conservation du bâti, établi lors d'une étape de diagnostic.

⁷² X. Casanovas ; E. Fiori. G ; Nourissier & al. Op. Cite. P .25.

⁷³ . Simon et E. Bertnard. Rapport sur l' amélioration de l' habitat ancien. Paris, 1975.

III. Démarche d'une opération de réhabilitation :

Les opérations de réhabilitation du bâti peuvent suivre un cheminement qui comprend quatre phases⁷⁴. La première est la connaissance du bâti, elle regroupe le pré-diagnostic et l'analyse pluridisciplinaire (domaines social, historique, architectural et constructif). La deuxième est centrée sur le diagnostique, et se basera essentiellement sur les résultats des études pluridisciplinaire. Une fois ces phases achevées, celle des travaux pourra commencer ; c'est à ce moment du processus que la réhabilitation pourra prendre forme en s référant aux études faites au préalable. Elle se réalisera avec un respect des valeurs historiques et architecturales du bâtiment et s'adaptera aux nouvelles exigences des propriétaire ou occupants soucieux d'intégrer dans leurs demeures le confort nécessaire. L'entretien, dernière phase du processus, assurera quand à lui au bâti un meilleur état et évitera pour l'venir une intervention sévère et couteuse. Il est nécessaire que le travaux induits par cette réhabilitation soient effectués par une main d'œuvre compétente et que ces derniers prennent en considération l'environnement du bâti. Nos investigations ne porteront que sur les deux premières phases : la connaissance du bâti et le diagnostic.

III.1. la connaissance du bâti

Après la décision de procéder à une réhabilitation du bâtiment, une étape de pré diagnostic s'impose, avant d'entamer cette opération, il faut s'assurer que l'édifice ne présente pas de menace pour les intervenants. En effet, nous avons constaté lors de nos investigations, que la plupart des constructions étaient inaccessibles compte tenu de la présence de maquis mais aussi de l'insécurité de l'édifice (effondrement).pour cela avant l'entame de cette étape, il est indispensable, en premier lieu, d'assurer la sécurité des intervenants par des mesures d'urgence pour garantir une grande stabilisation et une meilleure consolidation du bâti et en second lieu, de procéder au nettoyage des lieux afin d'avoir un aperçu précis du bâtiment.

III.1.1. pré diagnostic :

C'est au cours de la première visite que cette étape de pré diagnostic se fera, elle sera l'occasion de réunir tous les documents (graphiques, photographiques, écrits...) relatifs à l'histoire du bâtiment. Elle permettra également à l'architecte ou à l'ingénieur de déterminer la nature juridique du bien et les statuts légaux des occupants (locataire ou propriétaire), ce qui lèvera toute éventuelle ambigüité.

⁷⁴ X. Casanovas ; E. Fiori. G ; Nourissier & al. Op. Cite.Pp. 19-20.

Au cours de cette première visite d'ordre visuel, nous aurons une appréciation générale sur l'aspect architectural et technique du bâtiment⁷⁵ et sera l'occasion non seulement de comprendre le système constructif du bâtiment, mais également d'évaluer partiellement les différentes pathologies l'affectant et d'établir un contact avec des personnes rencontrées dans le quartier des gares ferroviaire, en effet, cette « rencontre-contact » est primordiale car elle permettra de recueillir auprès des intéressés⁷⁶ des informations utiles sur l'historique du bâtiment (éventuelles modifications effectuées, problèmes rencontrés ...etc.) ces personnes sont considérées comme une source orale⁷⁷ et seront impliquées directement dans le processus théorique de réhabilitation. Cette implication est souhaitable pour assurer la réussite de la réhabilitation du bâti.

Une fois cette étape accomplie, les résultats seront consignés dans un document écrit, appelé « rapport du pré-diagnostic »⁷⁸, ce dernier pourra servir de support au propriétaire ou à toute personne désireuse de réhabiliter son bâtiment. Il recueillera donc toutes les informations se rapportant à l'état de conservation du bâtiment. Notamment sa stabilité structurelle. Grâce à ce document. On étudiera la nécessité de procéder à une réhabilitation, ou bien tout simplement d'effectuer un entretien préventif. Une fois le pré-diagnostic effectué, et une opération de réhabilitation jugée nécessaire, il sera utile d'approfondir les connaissances du bâtiment par des études pluridisciplinaires.

III.1.2. Etude pluridisciplinaires :

La connaissance du bâtiment permettra de pouvoir intervenir de manière appropriée sur l'ouvrage grâce à des études pluridisciplinaires relatives aux domaines historique, social, architectural et constructif. Des hypothèses sur l'identification de la nature et de l'origine des éventuels désordres permettront d'enrichir l'étude. Elles seront affirmées au cours de l'étude.⁷⁹

⁷⁵ X. Casanovas ; E. Fiori. G ; Nourissier & al. Op. Cite. P .22

⁷⁶ Mémoire orale : la transmission du savoir-faire de l'époque se faisait par la pratique, d' un individu à l' autre ; en effet, aucun document écrit ou graphique ne regroupe toutes ces pratiques mais la permanence de leur usage garantissait leur transmission entre générations. (Source : G. Nourissier, J. Reguant, X. Casanovas & al. Architecture traditionnelle méditerranéenne.)

⁷⁷ X. Casanovas ; E. Fiori. G ; Nourissier & al. Op. Cite. P. 127.

⁷⁸ Ibid. P .22.

⁷⁹ Ibid. P .23.

III.1.2.1. Etude sociale :

Une recherche sociologique est indispensable avant toute opération de réhabilitation, elle permettra d'une part, si l'intervention est importante, d'assurer un éventuel relogement des Locataires ou propriétaires, et d'autre part. de déterminer leurs catégories socio-Professionnelles, ainsi que les liens qu'ils développent avec le bâti.⁸⁰

III.1.2.2. Etude historique et recherche documentaire :

Selon Pérouse de Montclos, « l'analyse historique doit précéder l'analyse de l'œuvre, il n'y a que les cas d'urgence qui peuvent justifier qu'il en soit autrement. La pertinence des Observations faites sur l'œuvre est singulièrement renforcée par la connaissance des données Historiques. Cependant, la recherche historique n'est pas nécessairement arrivée à son terme Quand commence l'analyse de l'œuvre. Un retour raisonné à certaines sources peut permettre de conforter cette analyse ». ⁸¹

Cette phase regroupe d'une part, la documentation⁸² écrite ou iconographique (archives, croquis, photographies, etc.) et d'autre part, les informations recueillies sur le bâtiment lui-même⁸³. En effet, le bâti peut nous informer sur les différentes phases de sa vie (construction, élévation, modification, etc.) car «les éléments préexistants constituent toujours un livre ouvert auquel on peut se référer »⁸⁴. cette phase peut être réalisé grâce a la méthode « archéologique du bâti » qui consiste à « appliquer les méthodes de l'archéologie du sous-sol à des édifices en élévation »⁸⁵. En effet, cette méthode permet d'effectuer une traçabilité des changements continus qu'a connus la construction ; elle « sert à dater les événements, à placer dans l'espace et dans le temps les éléments fragmentaire, à distinguer les matériaux de construction, à repérer les périodes historiques, à reconnaître les mœurs, les technologies les aspects formel »⁸⁶.

⁸⁰ X. Casanovas ; E. Fiori. G ; Nourissier & al. Op. Cite p.23-24.

⁸¹ Jean-marie pérouse de Montclos. La monographie d'architecture. Ministère de la culture et de la communication . Documents & méthodes, n° 10,2003. P. 12.

<http://www.culture.gouv.fr/-culture/dp/-inventaire/-extranetIGPC/normes/-monographie-archi.pdf>

⁸² Xavier de Massary et Georges Coste, Principes, méthodes et conduite de l' inventaire général du patrimoine culture. Documents et méthodes n° 9, 2007. P. 77.

⁸³ X. Casanovas ; E. Fiori. G; Nourissier & al. Op. Cite. P. 124.

⁸⁴ Fernando vegas, Camilla Mileto. Le programme d'études. Méthode Rehabimed. Architecture traditionnelle méditerranéenne. II : Réhabilitation bâtiments, 2007. P .113.

⁸⁵ X. Casanovas ; E. Fiori. G; Nourissier & al. Op. Cite. P. 124.

⁸⁶ A. Sartor. La signification de relevé. Préservation et mise en valeur des monuments et sites historiques : cours de post-graduation de l' école Polytechnique d' Architecture et d' Urbanisme. Algérie perspectives de la récupération. P. 57.

Chapitre II : La réhabilitation comme solution pour la sauvegarde de patrimoine ferroviaire

Cette archéologie⁸⁷ nous permettra donc de connaître l'histoire du bâti à l'aide de diverses méthodes scientifiques à savoir :

- Les sondages des murs ;
- Les analyses des mortiers ; des enduits et des couleurs ;
- L'analyse stratigraphique du bâtiment ;
- L'observation et l'identification des différences dans les techniques et les matériaux de construction (ceux-ci correspondent le plus souvent à des phases chronologiques différentes), des altérations, des ouvertures et des additions postérieures.

Cette phase peut également regrouper des informations quant à la signification sociale du bâti, l'usage des espaces, les coutumes et les lacunes du bâti.

III. 1.2.3. Etude architecturale :

L'analyse architecturale⁸⁸ fournit des informations sur les fonctions et les activités humaines qui se déroulent dans le bâtiment ; elle permet de connaître les caractéristiques spécifiques de l'œuvre architecturale : rapport des dimensions , modules , typologie architecturale , valeurs spatiales et architecturales du bâtiment Ainsi , elle repérera les parties originelles des transformations postérieures .Une bonne intervention sur ces bâtis nous mène a pratiquer différents relevés ; ces derniers varient suivant le degré de complexité du bâtiment. A titre d'exemple, dans un bâtiment traditionnel, de nombreuses difficultés se présentent dans l'établissement du relevé, vu l'irrégularité formelle du bâti : " rien n' est droit dans les anciennes bâti " ⁸⁹.

On distingue trois méthodes⁹⁰ de relevé: le graphique, l'instrumental ou le topographique et le photographique. Ils se complètent et sont choisis selon le degré de difficulté dans l'étude du bâti. le graphique consiste à reproduire et a projeter sur papier les données sur le terrain, en d'autres termes, il s'agit de faire un état des lieux du bâti . Cette méthode comprend deux parties, le relevé manuel et le dessin graphique, elle est complétée par des prises de notes que

⁸⁷ E. Fiouri. Le rôle de la recherche historique et archéologique dans la méthodologie de la réhabilitation du bâti. Réhabiliter l'architecture traditionnelle méditerranéenne. Symposium régional, Marseille 2005. Pp. 79-80.

⁸⁸ Eliana Georgion. Analyse architecture des bâtiments. Les typologies à chypre. Méthode RehabiMed. Architecture traditionnelle méditerranéenne. II : Réhabilitation bâtiments, 2007. P. 142.

⁸⁹ Jean Coignet. Op. Cite. p . 23

⁹⁰ Michel Daoud. Conseils pour développer un bon état des lieux. Faire le relevé du bâti ancien. In publication Méthode Rehabimed. Architecture traditionnelle méditerranéenne. II : Réhabilitation bâtiments, 2007. Pp. 165-167.

l'on appelle les minutes de chantier⁹¹ où toutes les informations recueillies sont transmises à de potentiels techniciens. Des outils de mesures classiques sont nécessaires pour effectuer ces opérations, mètre-ruban, fil à plomb etc.; néanmoins, pour plus de précisions, un relevé topographique peut être fait. Ce dernier présente l'avantage de permettre l'accès à des endroits difficiles, Et de pouvoir intégrer le bâti dans son contexte, Cette dernière méthode est donc un complément non négligeable du premier procédé.

Par ailleurs, pour permettre une réduction du temps d'intervention, les relevés photographiques⁹². Sont d'un intérêt certain, ils réduisent le nombre de croquis à réaliser sur place et permettent également d'avoir des détails qui n'avaient pas forcément été recensés lors de la visite sur le chantier.

L'étude typologique⁹³ du bâtiment permettra d'identifier, grâce à relevé approfondi, les typologies structurelles et spatiale, les proportions ainsi que les dimensions et formes des éléments architecturaux.

Dans notre travail, nous utiliserons la première et la troisième méthode, c'est-à-dire le graphique et le photographique.

III .1.2.4 .Etudes constructives et désordres:

Après les d'efférents relevés nécessaires pour le bâti, vient l'étape de l'analyse constructive et structurelle .Un relevé des matériaux utilisés permettra de recueillir leurs caractéristiques, leur état de conservation ainsi que leur degrés de détérioration. Cette étape sera également celle du recensement des désordres du bâti⁹⁴. En d'autres termes, il s'agira, dans cette étape, D'effectuer une cartographie de tous ces désordres ; par ailleurs, un listing partiel des causes sera établi. Il existe deux phénomènes de désordres, les altérations et les dégradations. Concernant les premières, elles se limitent aux modifications du matériau et n'affectent pas forcément les caractéristiques de celui-ci ; par ailleurs, elles permettent de faire une lecture de l'impact du temps sur ces matériaux. En revanche, en ce qui concerne les dégradations, elles impactent directement les caractéristiques du matériau, et doivent être prises en charge car l'intégrité du bâtiment peut être menacée.⁹⁵

⁹¹ Michel Daoud.Op.Cite. P. 166.

⁹² Joaquin Monton. Application de la photographie digitale. Faire le relevé du bâti ancien. In publication Méthode Réhabimed. Architecture traditionnelle méditerranéenne. II : Réhabilitation bâtiments, 2007. P . 189.

⁹³ Michel Daoud. Op. Cite. P. 167.

⁹⁴ Jean Coignet. Op. Cite. P. 29.

⁹⁵ X. Casanovas ; E. Fiori. G; Nourissier & al. Op. Cite. P. 177.

Nous appelons " désordres " toutes déformations, dégradations ou altérations (lésions, fissures, aplomb ou gonflement du mur, traces d'humidité et de salissures... etc.) que portent un mur ou un plancher ou tout autre élément composant un bâtiment. Certains désordres recensés peuvent être causés d'une part par des modifications⁹⁶ faites au cours de la vie du bâtiment, d'autre part, par des agents agresseurs au bâtiment (bruit, humidité, végétation, sels marins, climat... etc.) ou tout simplement par le vieillissement du matériau. Pour contrôler l'évolution des fissures, la mise en place de témoins en plâtre ou en verre ainsi que la pose d'instruments de mesure⁹⁷ seront nécessaires ; cette pratique peut s'avérer un peu longue dans le temps mais elle est très importante d'un point de vue scientifique⁹⁸. Une fois ces pathologies recensées, des essais sur site ou en laboratoire seront probablement nécessaires, ils permettront de mieux comprendre l'origine et la provenance des désordres. Cette étape accomplie, vient ensuite, une étape de vérification de la connectivité du bâtiment avec les infrastructures de base (réseau d'assainissement), auquel cas, il s'agirait de prévoir une liaison pour assainir.

III. 1. 3. Diagnostic :

Toujours selon la méthode « Rehabimed », la phase de diagnostic mettra en avant les potentiels et les déficits du bâtiment sur la base des études pluridisciplinaires faites au préalable et permettra également d'avoir un point de vue plus élaboré sur l'état de la bâtisse.

Cette étape achevée, la rédaction d'un rapport d'expertise est indispensable, il comportera toutes les informations que l'on a recensées sur le bâtiment tout au long de cette étude. Il pourra également contenir des fiches d'informations qui pourront faciliter la compréhension et permettre une appréciation de l'état du bâti⁹⁹.

III.1. 4. La phase de l'entretien :

Elle peut intervenir juste après l'étape du pré-diagnostic vu le bon état de conservation du bâti, elle peut également avoir lieu après la finalisation des travaux de réhabilitation ou alors

⁹⁶ Nous avons constaté lors de nos visites au niveau des différents villages que des maisons traditionnelles ont été modifiées, notamment dans le sens d'une intégration d'un certain confort intérieur, (électricité, eau). Cette étude permettra d'enregistrer les carences de maisons et d'y remédier. Auparavant dans les maisons kabyles il n'existait aucune installation technique. Les tâches ménagères, par exemple, se faisaient dans la cour (sauf en période hivernale). Pour un meilleur confort, il est nécessaire d'intégrer ces commodités dans la maison kabyle de manière harmonieuse et fonctionnelle.

⁹⁷ Cette pratique est beaucoup plus courante dans les bâtiments de grande valeur historique.

⁹⁸ Yasmine Makaroun ; Frédéric Hussein & al. Manuel pour l'entretien et la réhabilitation de l'architecture traditionnelle Libanaise. CORPUS Levant. 2004. P. 35.

⁹⁹ Ibid. P. 37

Chapitre II : La réhabilitation comme solution pour la sauvegarde de patrimoine ferroviaire

au cours de la période de vie du bâtiment. La charge de Burra¹⁰⁰ dans son article 1.5, définit l'entretien comme étant " l'action continue qui prodigue des soins protecteurs a la matière et au contexte d'un lieu ou d' un bien patrimonial...". En effet, l'entretien qu'il soit préventif ou curatif diminue ou supprime l'apparition et la propagation des désordres. cette action d'entretien consiste en des travaux ayant pour objectif de préserver l'état initial de l'ouvrage, sans modifier l'aspect général de celui-ci.

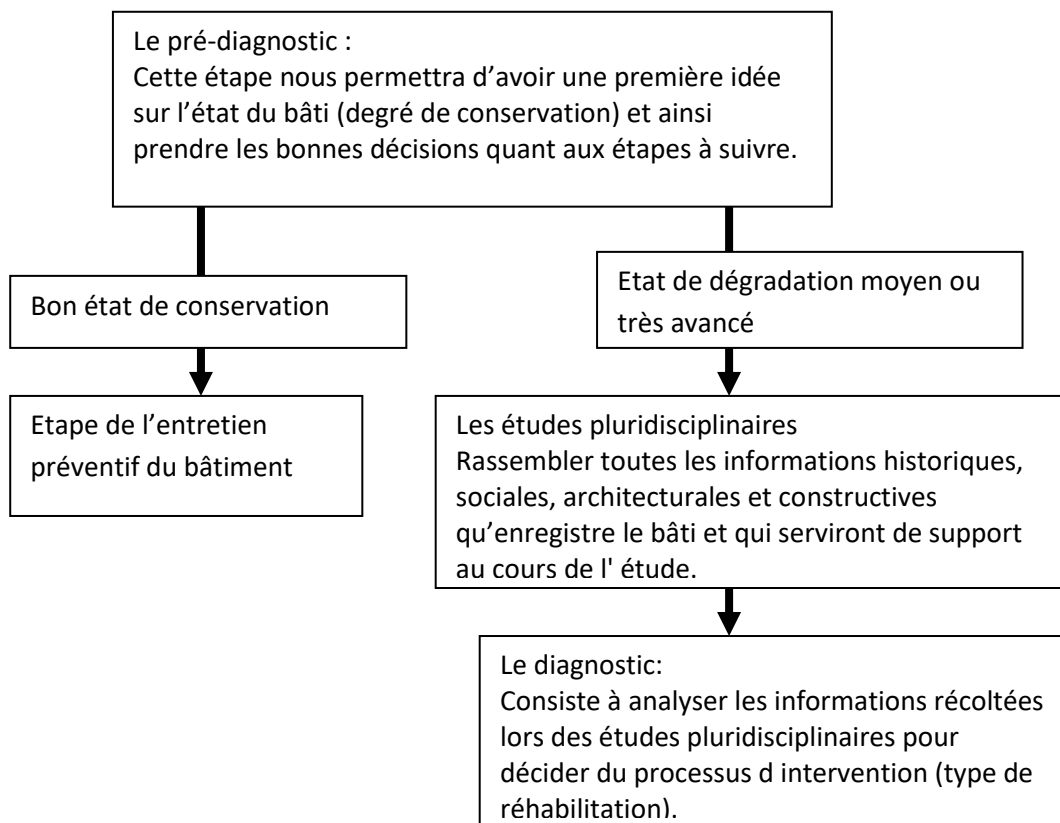


Figure 2 : Schéma sur le processus d'un diagnostic

IV. la réhabilitation du patrimoine ferroviaire

Le patrimoine ferroviaire est l'ensemble des éléments liés au chemin de fer que l'on peut observer dans nos paysages. Comme le quartier de la gare ; les lignes et anciennes lignes de chemin de fer ; le quai des voyageurs ; les bornes ; etc.

¹⁰⁰ Charte de Burra, charte d'ICOMOS Australie pour la conservation de lieux et de biens patrimoniaux de valeur culturelle, 1979.

Chapitre II : La réhabilitation comme solution pour la sauvegarde de patrimoine ferroviaire

La réhabilitation du patrimoine, consiste à donner une nouvelle vie, une nouvelle utilité à un patrimoine délaissé.

Dans ce qui suit des exemples qui semblent avoir des pts communs avec notre thématique ;

1. La gare de Luckenwalde en Allemagne :

Gare de grande taille : transformée en bibliothèque publique. Une annexe contemporaine a été ajoutée au bâtiment historique pour abriter une librairie Pour enfants.



Photo N 1 La gare de Luckenwalde en Allemagne Meichsner,. *DezeenMagazine* 14 mai 2009
source Allemagne Meichsner,. *DezeenMagazine* 14 mai 2009

Dans un article sur la transformation de la gare de Luckenwalde en bibliothèque, l'auteur pense que comme bâtiment public central, la bibliothèque a le potentiel de stabiliser L'environnement structurellement faible de la gare de chemin de fer et aider à forger une Nouvelle identité pour la zone l'entourant.

En conséquence, le but de ce projet d'urbanisme inclut l'assurance que la signification de cette conversion de gare de chemin de fer est clairement exprimée. Cette gare est complétée par une annexe rectangulaire inclinée le long de deux axes qui ont l'effet de repositionner le bâtiment de la gare dans son contexte urbain.

La conception saisissante de la façade avec son miroitement d'or ainsi que la surface Imbriquée soulignent l'accentuation de la structure en matière d'urbanisme. L'intérieur de L'annexe présente aux enfants une série d'espaces qui s'accordent avec les besoins et les Désirs des plus jeunes usagers de la bibliothèque. La rénovation de la station a pour but de Rendre justice à l'atmosphère particulière de chaque pièce individuelle avec ses éléments

Historiques, couleurs et surfaces et d'utiliser une couleur et un concept d'ameublement Cohérent et continu afin de lier des structures hétérogènes dans un continuum spatial¹⁰¹.

2-La Station de Pittsburgh au l'États-Unis

Dont la gare a été transformée en restaurant – Gare de grande taille : Le Grand Concourse.



Photo N°2. Cbaile19. Grand Concourse restaurant -Former Pittsburgh and Lake Erie railroad terminal. 2 September 2015.
Source: *Wikimedia Commons*. Web. 3/02/2018.

En 1873, une charte a été accordée pour la première fois à «Pittsburgh & Lake Erie Railroad» (P&LE) et en 1877 les travaux de construction ont débuté sur une ligne ferroviaire reliant Pittsburgh à Youngstown. En 1879, le P&LE a officiellement ouvert ses portes pour le transport de marchandises et plus tard était connu comme «the Little Giant» pour la quantité de tonnage qu'il a déplacé.

Quand elle fut inaugurée le 1er avril 1901, la station de sept étages avec sa structure en brique et en terre cuite, construite sur les rives de la Monongahela River, a servi de terminus à 76 trains de voyageurs par jour, sans parler des tonnes d'acier forgé de Pittsburgh distribuées à travers le monde.

La Deuxième Guerre mondiale ainsi que le transport aérien et routier en Amérique ont commencé à affecter considérablement les activités du transport ferroviaire passager. En 1970, le transport passager avait presque disparu. Même les installations de fret à la station de Pittsburgh n'ont plus été nécessaires. Le grand complexe de chemin de fer couvrant plus de

¹⁰¹ <http://www.dezeen.com/2009/05/14/luckenwalde-town-library-byarge-wff/>>.

Chapitre II : La réhabilitation comme solution pour la sauvegarde de patrimoine ferroviaire

quarante acres et contenant, en plus du terminal énorme, une vaste station de fret, un entrepôt de sept étages et plusieurs bâtiments secondaires, était en danger de devenir un cimetière commercial. En 1976, le «Pittsburg History and Landmarks Foundation» a transformé le site en un projet historique de réutilisation adaptative d'usages mixtes qui a donné à la fondation l'occasion de mettre ses principes d'urbanisme en pratique. La propriété a été adaptée à de nouveaux usages : un hôtel a été ajouté avec un dock pour loger la flotte de «Gateway Clipper» ainsi que des stationnements.

La gare a rouvert en 1978 comme restaurant sous le nom de «The Grand Concourse». L'espace a été restauré par C.A. Muer Corporation, qui exploite plusieurs autres restaurants qui étaient à l'origine des gares de trains. Le «Grand Concourse» faisait partie du projet de 5 millions de dollars du «Station Square», qui a rénové le bâtiment de la gare ainsi que les structures environnantes. Le développeur principal du projet était le «Pittsburg History and Landmarks Foundation», dont les bureaux se trouvent dans le même bâtiment. Muer a converti la salle des bagages en «Gandy Dancer Saloon» et a ramené le grand hall à son ancienne splendeur édouardienne. Un escalier spectaculaire domine l'espace, avec ses colonnes faites de plâtre texturé peint, dont la patine ressemble au marbre. Du Beaux Arts Décoratif remplit l'espace, des appareils d'éclairage ornemental de bronze à la française, aux moulures d'acajou. La lumière naturelle est abondante, elle est filtrée à travers les panneaux de vitrail de la voûte du plafond.¹⁰²

- **En Algérie**

Le directeur général de la Société nationale des transports ferroviaires (Sntf) a déclaré : qu'en Algérie les anciennes gares ferroviaires, qui ne sont plus en service et qui représentent une valeur historique et architecturale, seront réhabilitées pour accueillir des activités sociales et culturelles au profit des travailleurs ou des citoyens. Ces gares, dont certaines datent du début du 20^e siècle, à l'exemple de celles de Bechar et de la commune frontalière de Béni-Ounif, «seront réhabilitées et protégées, au titre d'une opération de préservation du patrimoine architectural de la Sntf et du pays en général», a affirmé M. Yacine Bendjaballah. «Nous comptons sauvegarder ce patrimoine qui fait partie

¹⁰² <[https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title= File:Grand_Concourse,_2015-09-02,_01.jpg&oldid=170507714](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=File:Grand_Concourse,_2015-09-02,_01.jpg&oldid=170507714)>.

Chapitre II : La réhabilitation comme solution pour la sauvegarde de patrimoine ferroviaire

de l'histoire du chemin de fer en Algérie, à l'instar des gares de Béni-Ounif et de **Béchar**, pour pérenniser ces lieux historiques en les dédiant aux activités sociales et culturelles, au bénéfice du secteur des transports ferroviaires», a-t-il expliqué

➤ **Alger: la gare Agha**

Fait peau neuve située en plein cœur d'Alger, a fait peau neuve. Cette infrastructure stratégique dessert aussi bien Oran, Béjaïa et Constantine que la grande banlieue est d'Alger. Inaugurée en 1862, elle a fini, ces dernières années, par présenter un visage hideux et aux antipodes des normes internationales en la matière. Sa récente réhabilitation ne peut que faire le bonheur des milliers de voyageurs qui y transitent quotidiennement¹⁰³.



photo N°03 : gare-agma **1950**

Source : <http://www.algeriemondeinfos.com/2018/02/23/alger-gare-agma-peau-neuve-photos/2018>



photo N°04 : gare-agma **2015**

Source : <http://www.algeriemondeinfos.com/alger-gare-agma-peau-neuve-photos/02/23//2018>

¹⁰³ *Wikimedia Commons*. Web. 04/29//2018

CONCLUSION

Réutiliser une gare historique abandonnée même si cela nécessite des modifications à son architecture d'origine semble être imminent,

Mieux vaut accepter certains changements, certains ajouts de structures contemporaines, si

Ces modifications prolongent et conservent les parties de la gare qui tiennent encore debout.

Introduction :

L'analyse urbaine doit être comprise comme une description de l'état de l'environnement, de la ville, du lieu, à un moment donné, un état matériel, physique mais aussi fonctionnel, sensible, et social qui met en relation l'architecture et la structure urbaine, les relations entre l'architecture et l'urbain qu'il est plus utile d'appeler l'architecture de la ville.

Le contexte du projet d'architecture c'est la définition d'un champ d'investigation de la ville sur un fragment de ville. Il nous permettra d'avoir une compréhension du lieu physique et fonctionnel dans lequel un projet architectural et urbain est susceptible de s'insérer.

Sétif, cette ville intérieure du Nord-est de l'Algérie, se situant dans la région des hauts plateaux a une distance de trois cents kilomètres à l'Est d'Alger, et a une altitude de plus de mille mètre au-dessus du niveau de la mer. Elle placée en cinquième rang d'après sa grandeur, qui était à vocation agricole dans le passé et qui tend à devenir un important pôle industriel.

C'est une ville qui a évolué autour de son noyau historique, qui représente aujourd'hui son centre-ville. Et comme toutes les villes Algériennes, Sétif a vécu une urbanisation accélérée après l'indépendance, caractérisée par le zoning, dans la politique des lotissements et des zones d'habitat urbaines nouvelles

Le but de cette analyse est de faire une étude contextuelle de la gare intégré da son contexte urbain (l'angare) et environnementale.

I. Situation géographique de la ville de Sétif :

La wilaya de Sétif se situe au sud- est par rapport à la capitale du pays (Alger). Elle compte 60 communes, s'étendant sur 6 500 km², pour une population de 1 489 979 habitants en 200. Elle est limitée au Nord par la wilaya de Bejaia, à l'Ouest la wilaya de BBA, au Sud la wilaya de Msila, à l'est la wilaya de Mila. ¹⁰⁴

Code	Région	Daïras	Communes	Population	Densité	Superficie
19	Hauts plateaux	20	60	1 489 979 hab.	229 hab./km ²	6 504 km ²

Tableau2 : Fiche Technique wilaya de Sétif .Source : www.wékipédia.dz

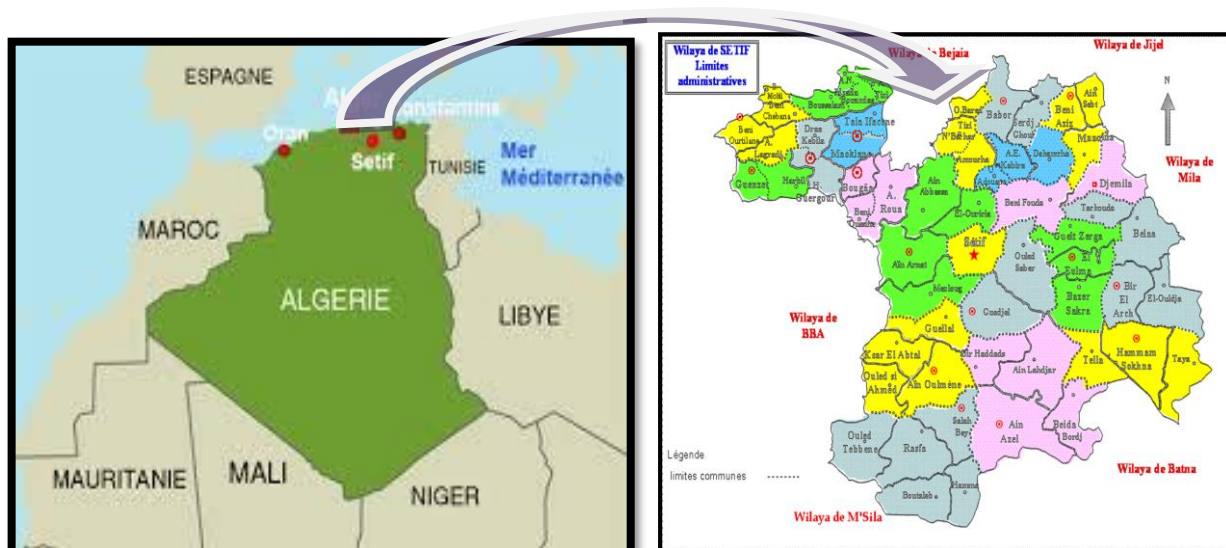


Figure N°03 : situation géographique de la wilaya de Sétif **Source** : encarta 2010

II. Présentation de l'aire d'étude :

Notre aire d'étude est située dans le Chef lieu de la Wilaya de Sétif. Elle délimite le noyau historique du côté Est, elle est connue sous le nom de faubourg de la gare.

Le noyau historique et la citadelle de l'époque romaine sont la substance patrimoniale principale du site et de la ville. Notre aire d'étude est la première extension de noyau historique. Ceci enrichi le site avec une propriété patrimoniale et identitaire.

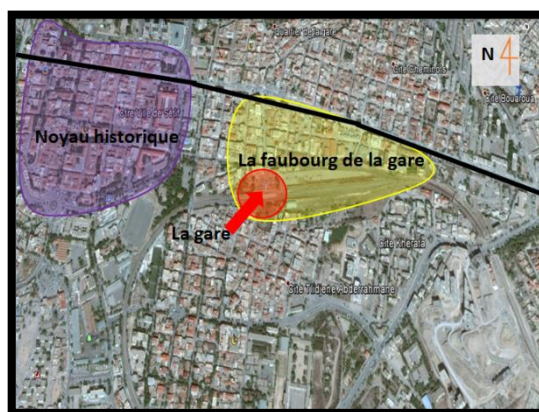


Figure N°04: Situation de la zone d'étude. **Source** : Google earth

¹⁰⁴ : www.wékipédia.dz le 12/02/2018

III- les composantes de l'aire d'étude :

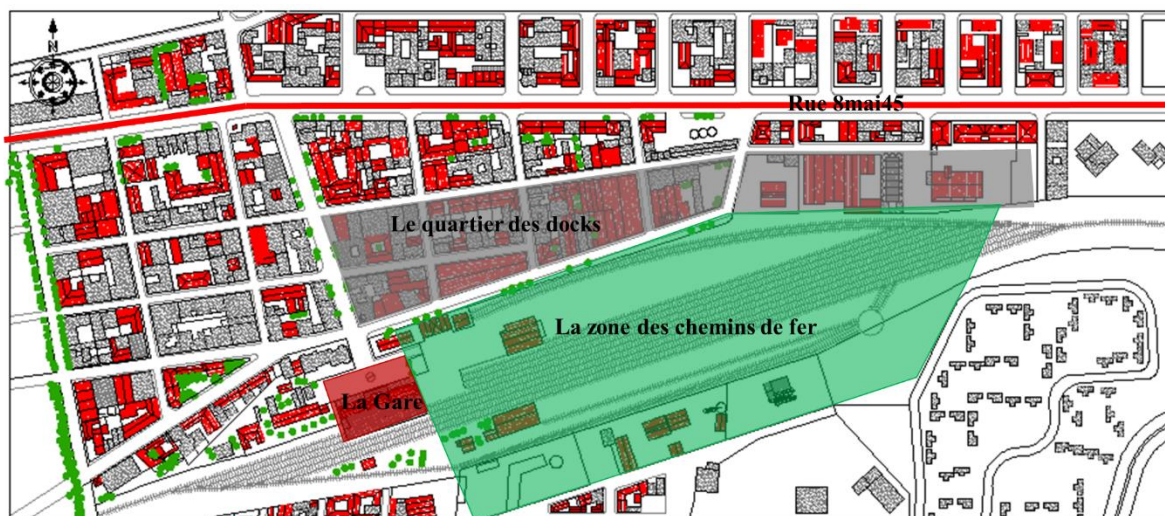


Figure N°05 : les composantes la zone d'étude.
Source : pdau Sétif.

III-1- La gare

La Gare élément phare et historique de la ville de SETIF remarquable par sa façade urbaine. Cette belle gare qui attirait beaucoup de voyageurs dans le temps, il lui arrive de fermer ses portes quand il n'y a pas de trains. Transformée en un endroit poussiéreux et inquiétant, installé quelque part dans une partie de Sétif qu'on ne voit pas bien. Et peu de personnes font attention à cette belle gare.¹⁰⁵



Photo N°05: La façade et la place de la gare.
Source : www.setif.dz.com

D'autant plus que ni le confort, ni la sécurité, ni la rapidité ni le prix du billet et la disponibilité des trains n'y sont exemplaires ou ne sont susceptibles de satisfaire les exigences des citoyens.

III-2-La zone des chemins de fer

Ces chemins de fer sont devenus un véritable obstacle à la fois physique et visuel ils coupent le tissu urbain en deux parties où la liaison se fait à travers les deux ponts qui ne sont pas capable de canaliser le flux humain important.

Devenue un réelle danger pour les habitants qui utilisent les chemins de fer comme un raccourci pour se déplacer entre les deux parties de la ville.

¹⁰⁵ www.setif.dz.com

-On remarque l'existence des espaces résiduels non exploités tout le long de ces voies.



Photo N°06: Chemins de fer.

Source : auteur



Photo N°07 : Chemins de fer

Source : auteur

III-3-Les docks

Situé au Nord des chemins de fer utiliser pour le stockage des serials, mais perçu de nos jours comme inutile et mal situé à proximité du cœur de la ville, offrant aussi une ambiance nuisible et désagréable par leur aspect dégradé, ce qui affect leur fonction qui est devenue obsolète.



Photo N°08 : l'état vétuste des docks.

Source : auteur

IV-Etude de la croissance urbaine de la ville de Sétif et du corpus d'étude :

La croissance urbaine constitue une résultante des interactions avec l'environnement, des liens entre la ville et la campagne et de la politique urbaine : sa distribution et ses rythmes reflètent les choix opérés au niveau social et économique. Son analyse est d'un grand intérêt pour déceler les retombées et les tendances sur le système urbain. Le contexte dans lequel s'est effectuée l'urbanisation et les modalités de la croissance urbaine vont marquer le système urbain dans sa configuration, son hiérarchie et sa distribution spatiale.

Dans cette partie, on va entamer l'analyse du développement urbain de la ville de Sétif.

IV-1. Aperçu historique de la ville de Sétif:

L'histoire de Sétif a bien commencé il y a plus de 2000 ans. Elle était le lieu de plusieurs dominations à travers le temps (du XI siècle A.J à 1839): numide, romaine, byzantine, turque et française. L'assiette de la citadelle est le lieu de la plus ancienne ville de Sétif qui remonte à la période byzantine. ¹⁰⁶

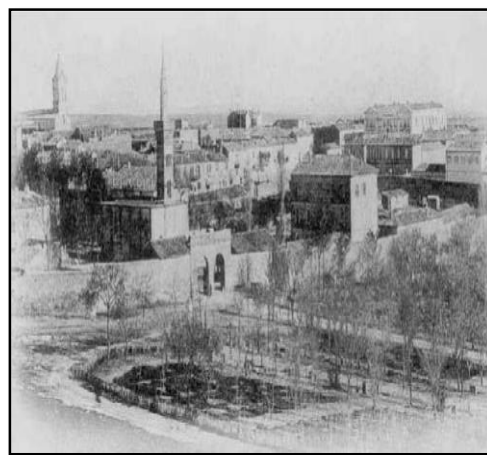


Photo N°09 :Sétif en 1849. **Source :**
https://jeanyvesthorrignac.fr/wa_files/INFO20663_20SETIF.pdf

IV.1.1.La période précoloniale :

Sétif connu plusieurs civilisations sont :

- **La période Numide :** Sétif fut Numide avant d'être romaine, Elle faisait partie du royaume des Massysiliens vers l'année 225av-JC, est fut ainsi capitale du royaume berbère privilégiée grâce à la présence de plusieurs puits d'eau.
- **La période Romaine :** Cette période de l'âge d'or de Sétifis surtout avec l'essor du christianisme ; c'était un foyer qui possède plusieurs églises et un monastère. En 429 les Vandales occupent la région Sétifiennne, une occupation qui dure Jusqu'à 539. Durant cette période les remparts ont été construits avec ses 4 portes.
- **La période Byzantine :** En l'an 540, le général « Salomon » occupa la ville, il l'a restaura et a fait d'elle la capitale de la province (Mauritanie première). Durant cette période la citadelle a été construite.

¹⁰⁶ http://www.setif.com/Histoire_ville_Setif.html

➤ Les portes de la ville de Sétif :

Les quatre portes de la ville sont :

- Nord : porte de Bejaïa.
- Ouest : porte d'Alger.
- Sud : porte de Biskra.
- Est : porte de Constantine.

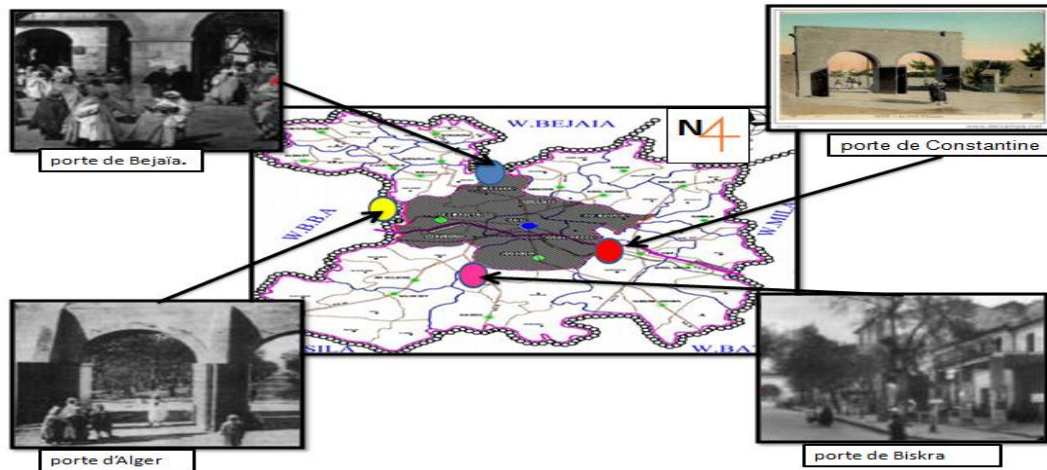


Figure n°06 : carte des portes de la wilaya de Sétif. **Source** : internet Sétif info

- ✓ **La période arabo-musulmane** : L'intensité des changements politiques et économiques, des pouvoirs à l'époque des royaumes musulmans à causer la décadence urbaine de la ville de Sétif et a orienté l'implantation de nouvelles capitales à proximité d'elle.
- ✓ **La période Turque** : A partir de 1533, la région de Sétif fait partie intégrante de l'immense empire ottoman, alors que celui-ci atteignait son apogée, par sa position sur la route Alger, Constantine, l'étape de Sétif assurait de surcroît de ravitaillement permanent en eau et en fourrages, pour les déplacements de l'armée ottoman.

VI.1.2. La période coloniale (1830-1962) :

Le 15 décembre 1838 les français entrent à Sétif, il y'avait peu de choses de la colonie romaine de Sétifis (citadelle rectangulaire byzantine).

Le choix du lieu pour fonder le camp de Sétif comprend un arbre (tremble de Sétif) et une source. 1-Vu l'insuffisance de la main d'œuvre militaire pour construire un nombre suffisant d'établissement, le service du génie doit faire appel au concours d'ouvrier civils, qui a attiré une population de 200 européens et 70 indigènes.¹⁰⁷

¹⁰⁷ http://www.setif.com/Histoire_ville_Setif.html

-En 1841, la décision de la création d'un village en dehors du camp militaire. L'emplacement choisi pour cet établissement civil est celui de l'ancienne ville romaine.

-L'apparition du 1er axe (bougie –Sétif) qui donne sur la 1ere caserne.

-l'apparition d'un petit village côté sud de la citadelle. ¹⁰⁸

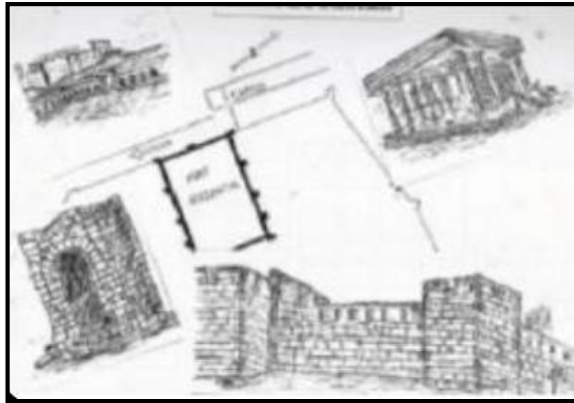


Figure N°07: mur de fort byzantin
Source : X MALVERTI A PICARD, les traces de ville et le savoir de génie militaire

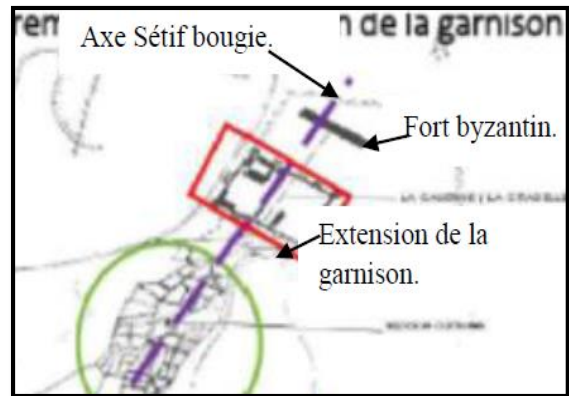


Figure N°08: premier plan d'extension de la garnison
Source : X MALVERTI A PICARD, les traces de ville et le savoir de génie militaire

-En 1847 :

Suivant l'ordonnance royale datée du 11 février 1847 un premier plan de la ville fut établie par le génie militaire, ainsi s'élevait le mur d'une enceinte flanquée de tours et de bastion. Le noyau initial de la ville de Sétif constitué de la ville intra-muros, était divisé en 02 quartiers, le quartier civil au sud et le quartier militaire au nord de part et d'autre de la RN5. ¹⁰⁹

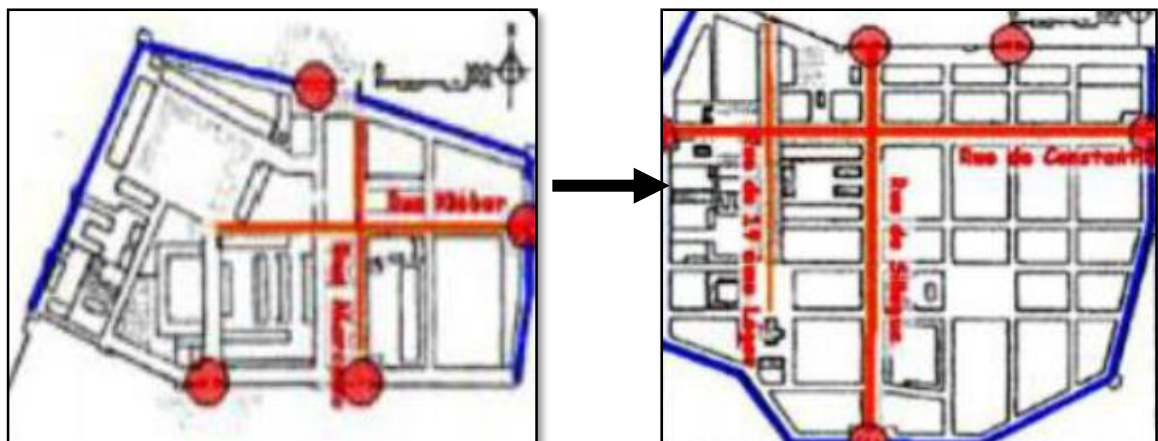


Figure N°09: carte représentant le tracé de la ville de Sétif
Source : X MALVERTI A PICARD, les traces de ville et le savoir de génie militaire

¹⁰⁸ www.univ-setif.dz.

¹⁰⁹ Ibid.

➤ L'aménagement de la ville :

- 1- le faubourg des jardins
- 2 - le faubourg de l'artisanat
- 3- le faubourg de la gare

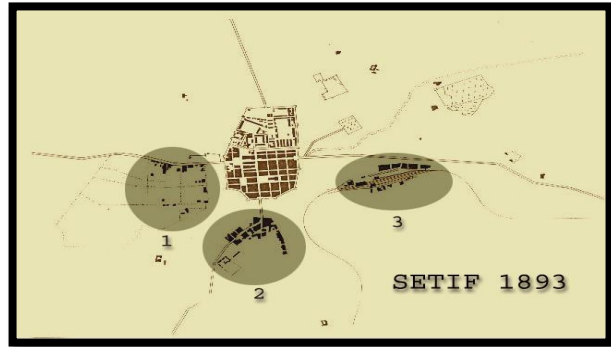


Figure N°10 :L'apparition du faubourg de la gare à l'est de la ville

Source : archive municipal

IV.2. L'apparition du faubourg de la gare :

Le faubourg a fait son apparition suite à l'avènement des chemins de fer, et la construction de la gare au Sud-est de la ville, une cinquième porte était créée pour relier le centre-ville à la gare « la porte d'Aumale »¹¹⁰

Les remparts romains ont été démolis, laissant la place à un large boulevard entourant le noyau intra-muros, et permettant au tissu urbain de s'étendre au-delà des anciennes portes d'Alger, de Constantine, et de Biskra et la porte de Bejaïa.

La construction du bâtiment voyageur a été décidée en juin 1877 On suppose que les travaux de construction de la gare fussent achevés en novembre 1879.

En 1893, La compagnie genevoise s'installa devant la gare en, formant ainsi le faubourg de la gare un des trois faubourgs construit devant chaque porte à l'époque (la gare à l'est – le faubourg de l'industrie au SUD et le faubourg des jardins à l'OUEST) et construisant aussi ces dépôts pour être le plus près possible du train¹¹¹.

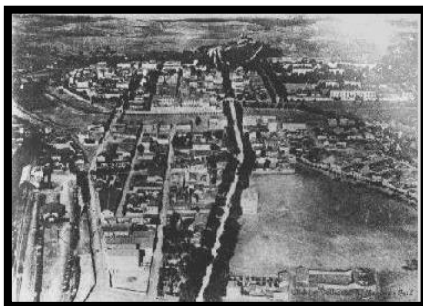


Photo N°10 : Faubourg de la gare 1893
Source : www.judaicalgeria



Photo N°11 : photo la gare 1920
Source : www.judaicalgeria

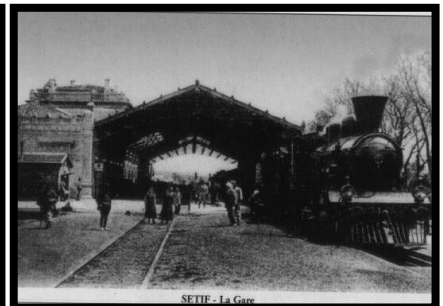


Photo N°12 : Le chemin de fer 1920
Source : www.judaicalgeria

¹¹⁰ http://www.setif.com/Histoire_Setif.html

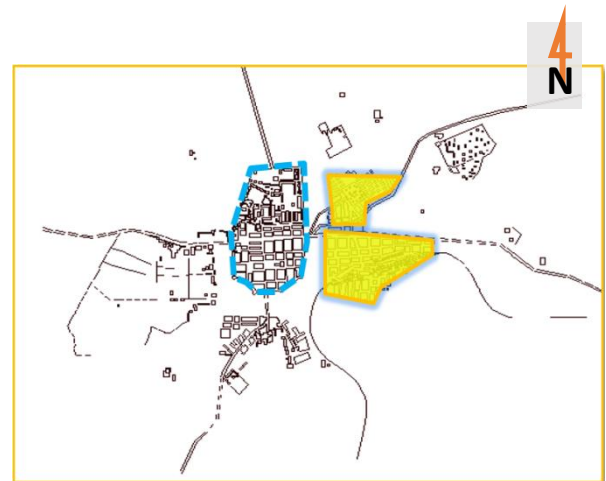
¹¹¹ www.judaicalgeria

IV.2.1.. Evolution spatiale :

- Création du premier faubourg suite à l'avènement des chemins de fer.
- La construction de la gare au Sud-est de la ville.
- Une cinquième porte fut alors créée pour relier le centre-ville à la gare¹¹².



- Les remparts ont été démolis (sauf la citadelle du côté Nord), laissant la place à un large boulevard entourant le noyau intra-muros.



- Le tissu urbain s'étend au-delà des anciennes portes.
- Les premiers faubourgs se sont densifiés et on a vu naître le faubourg supérieur de la gare.

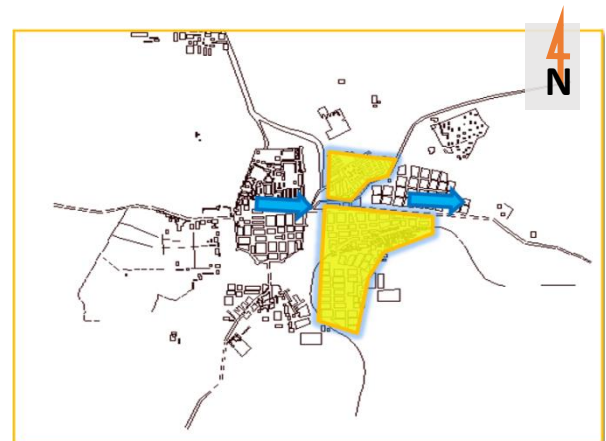


Figure N° 11: Evolution spatial de la zone d'étude, densification du premier faubourg.

Source : <http://www.setif.info/article2429.html>

+ schématisation

¹¹²<http://www.setif.info/article2429.html>

V. Les éléments du paysage urbain:

Nous reprendrons ici assez librement ce qui concerne l'identification des éléments marquants du paysage urbain du site:

V.1 Limites :

« Ce sont les bordures caractérisées des secteurs, marquant visuellement leur achèvement. Elles peuvent être constituées par une coupure dans le tissu : boulevard, parc, canal, viaduc, voie ferrée... »¹¹³.

La partie étudiée délimite le noyau historique du côté Est. Elle est limitée au Sud par la cite Tlidjane, l'avenue de 1er novembre au Nord et la cite des cheminots, cite Rebouh à l'Est.

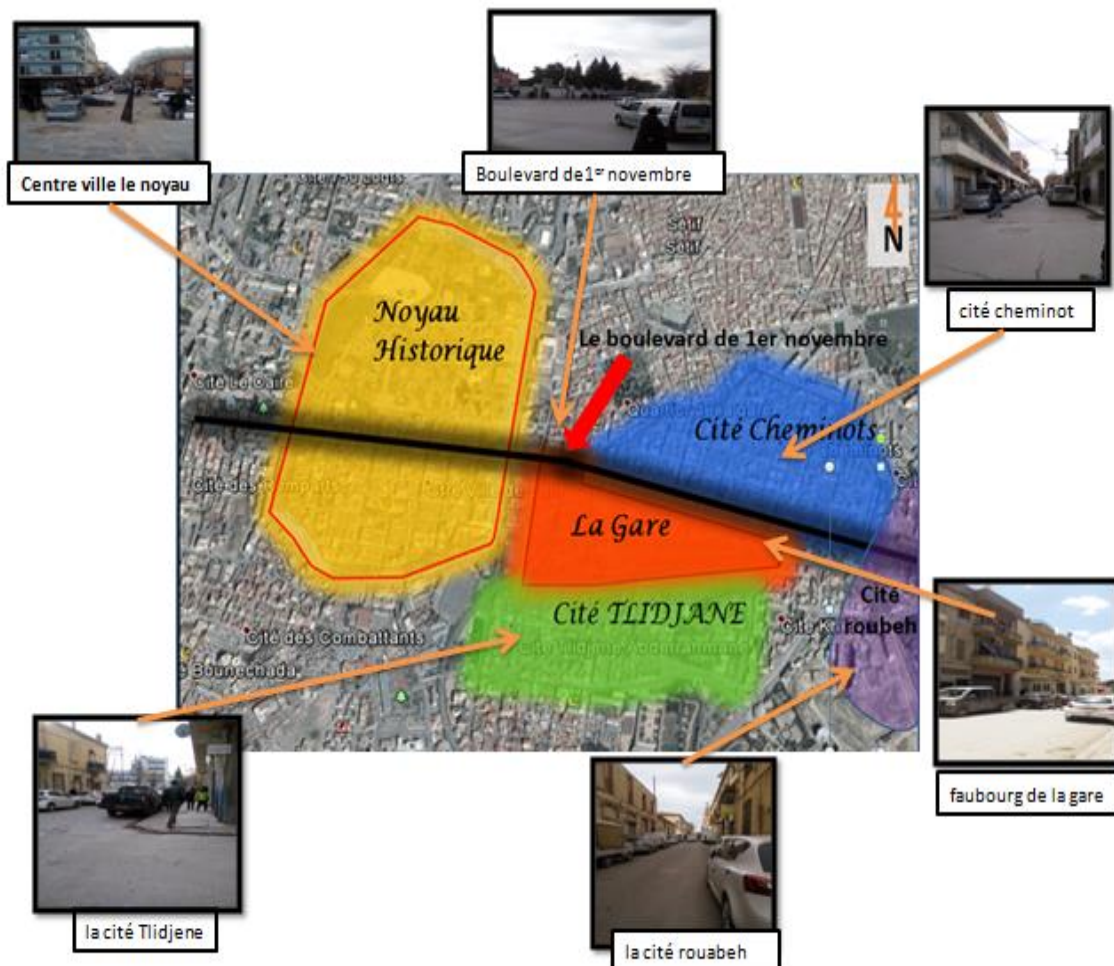


Figure N° 12: Limites de la zone d'étude

Source : google earth +schématisation.

¹¹³ Philippe Panerai, Analyse urbaine, p23

V.2. Parcours et nœuds:

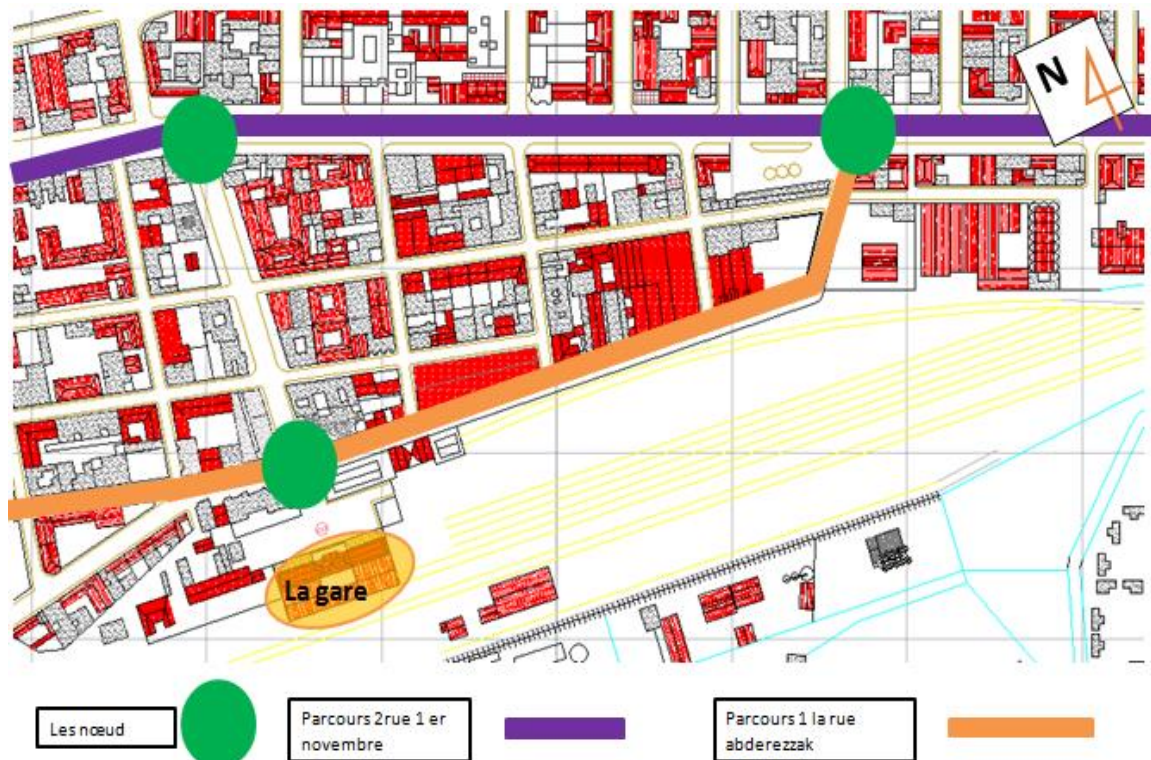


Figure N° 13: Parcours et nœuds Source : PDAU Sétif + schématisation.

- **Les nœuds:**

On compte trois Nœuds principales, qui sont des points stratégiques et singuliers dans le paysage urbain, soit convergence ou rencontre de plusieurs parcours, caractérisés par un certain dynamisme varie selon l'importance des voies qui les constitue.

- **Les parcours:**

- l'avenue du 1^{er} novembre peut constituer un cheminement souvent utilisé dans un sens à la fois favorable et pittoresque.

- Un autre cheminement possible qui peut constituer un parcours, et celui qui relie le centre ville et le faubourg de la gare c'est la rue des frères mezzache.

V.3 Les repères:

« Ce sont généralement des éléments construits, bâtiments exceptionnels, monuments ou partie de monuments, doués d'une forme particulière qui facilite leur identification. Mais une place, un carrefour, un square, un pont, un château d'eau ou une montagne constituent aussi des repères... »¹¹⁴

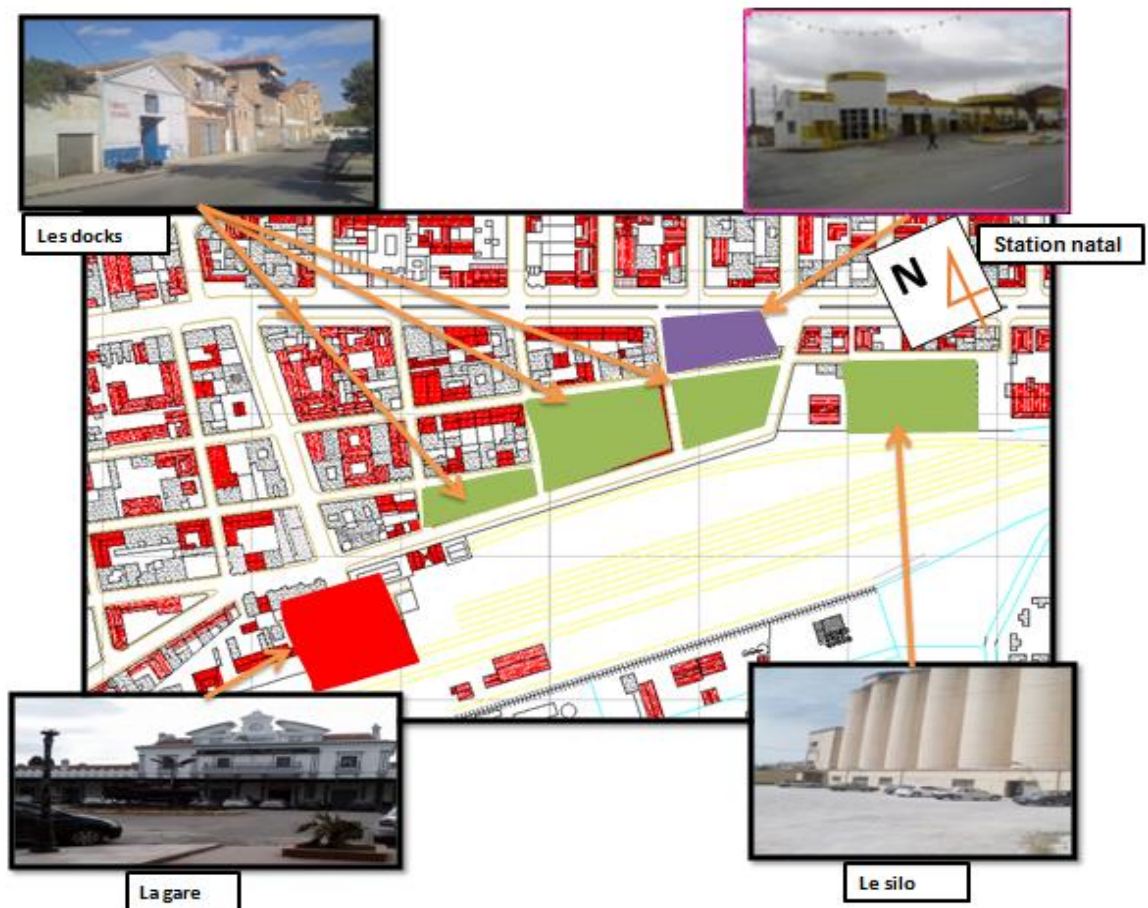


Figure N° 14 : les repères dans le site. *Source* : PDAU Sétif + schématisation

Notre site est caractérisé par sa richesse de lieux de mémoire, ce qui le rend facile à repérer. On note qu'il est aussi de caractère résidentiel, avec la présence de quelques équipements qui peuvent être considérés comme des points de références important dans le repérage de la gare.

¹¹⁴ Philippe Panerai, Analyse urbaine, p23

VI. Analyse typo-morphologique :

« La typologie conduit à une compréhension de l'architecture dans un tissu. Les types bâtis apparaissent doublement déterminés par une culture et par une localisation, mais cette détermination n'a rien d'un déterminisme : en un lieu donné et pour une époque précise, plusieurs solutions sont possibles, l'histoire du projet s'inscrit dans cette ouverture. »¹¹⁵

VI.1. Analyse du tissu urbain:

« Le tissu urbain est constitué de la superposition ou de l'imbrication de trois ensembles:

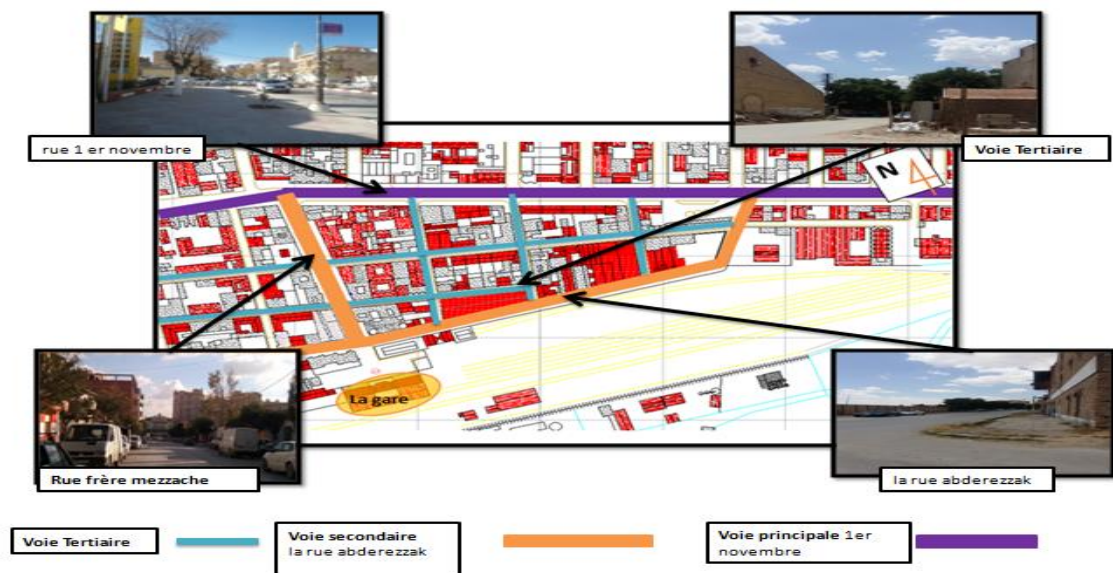
- le réseau des voies, les découpages fonciers, les constructions.

« L'analyse du tissu urbain procède par l'identification de chacun de ces ensembles, l'étude de leur logique et celle de leurs relations ». ¹¹⁶

VI.1.1. Les voies :

Ce sont des chenaux le longs desquels l'observateur se déplace individuellement, occasionnellement ou potentiellement, ça peut être des rues, des allées piétonnes, des voies métropolitaines, des canaux, des voies ferrées.

Pour notre cas, le site est accessible par :



¹¹⁵ Philippe Panerai, Analyse urbaine, p1 »2.

¹¹⁶ Philippe Panerai, Op Cite , p7

➤ **Les voies principales :**

Il ya une seul voie principale :

✓ **Avenue du 01 novembre :**

Représente un axe colonial qui permet d’appréhender le centre ville et de le relier avec les zones urbaines proches, elle joue un double rôle de desserte urbaine et locale.

C’est l’avenue la plus importante dans toute la ville.

La présence de l’activité commerciale et la largeur de la voies, vue l’importance de la voie (voie structurante) ; ainsi les voies d’accès (les perpendiculaires) expliquent la circulation très forte.

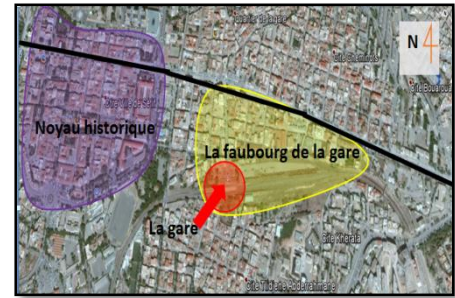


Figure N° 16 : Avenue du 01 novembre :
 . Source : Google earth

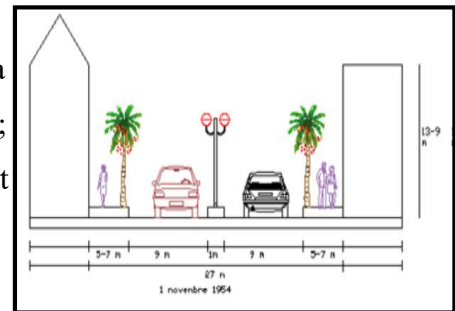


Figure N° 17: la typologie de l’avenue 1èr Novembre
 Source : auteurs

➤ **Les voies secondaires:**

Sont les voies qui permettent l’accessibilité au quartier, il représente:

✓ **La rue Laid Abderazak :**

C’est la continuité de la rue Djebel Boutalab de centre-ville.

Une circulation mécanique moyenne, se fait dans un seul sens.

L’absence des activités commerciales (lavage et auto-école), on trouve des ateliers et des dépôts.

C’est la rue des docks.



Figure N° 18: la rue laid Abderazak
 . Source : Google earth

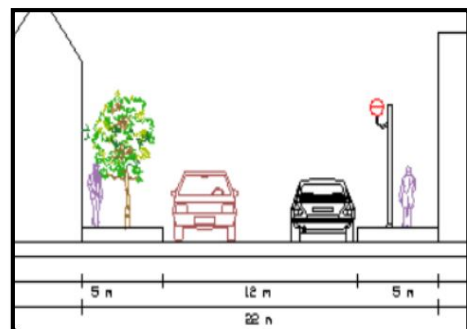


Figure N° 19: la typologie de la rue laid Abderazak
 Source : auteurs

✓ **La rue frère mezzache :**

C'est la limite EST de notre site.

Elle donne directement vers la place de la gare et forme deux nœuds avec l'intersection des voies secondaires.

La circulation mécanique est moyenne.

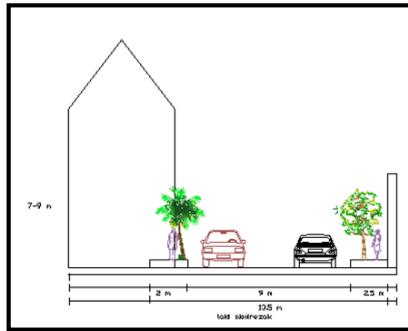


Figure N°20 : la typologie de la rue frère mezaahe
Source : auteurs



Figure N°21 : la rue frère mezaahe
Source : pdau Sétif

➤ **Voie Tertiaire:**

Sont des voies qui facilitent la circulation à l'intérieur du quartier.

On remarque qu'il n'y a pas de changement à cause du tissu des docks qui n'a pas subi des transformations.

On remarque que la circulation est plus fluide conformément au plan de la circulation imposé, et l'activité

Commerciale (publique) est limitée.



Figure N°22 : voie tertiaire
Source : pdau Sétif

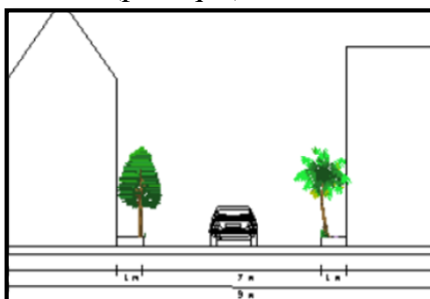


Figure N°23 : la typologie de la rue Rekaif Ali
Source : auteurs

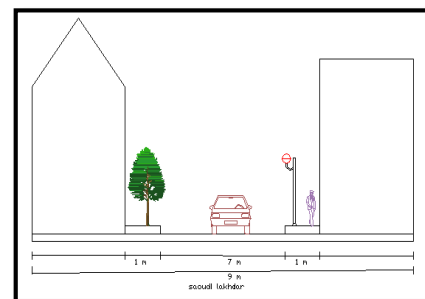


Figure N°24 : la typologie de la rue Saoudi Lakhdar
Source : auteurs

L'hierarchisation des voies du quartier révèle une des caractéristiques du faubourg, préservant l'intimité des habitants.

VI.1.2. Le cadre bâti et non bâti :

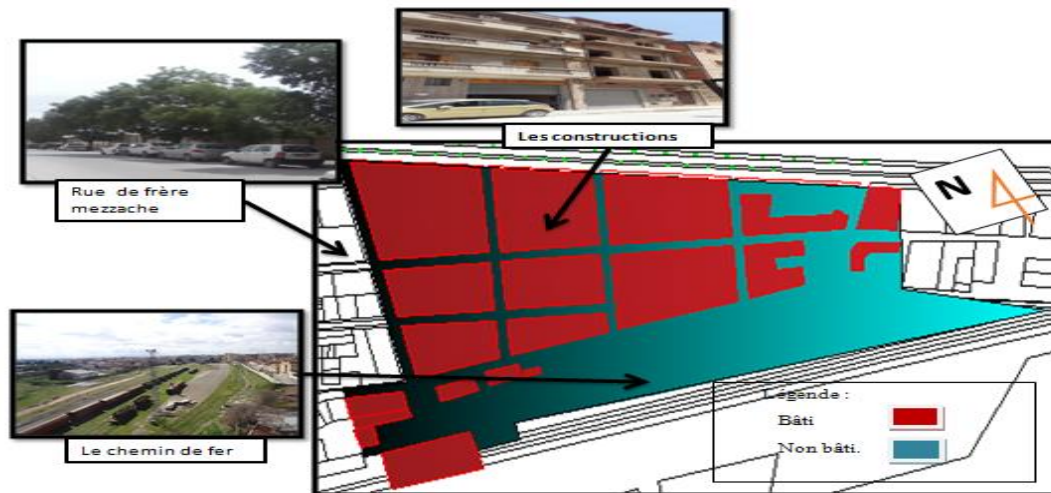


Figure N°25 : bâti et non bâti *Source* : PDAU Sétif+ schématisation

L'observation du rapport plein vide dans le site, montre une dominance absolue du plein, ce qui caractérise d'ailleurs les tissus traditionnels qui sont notre patrimoine. Il s'agit d'un tissu d'une densité importante car le plein représente 41% de l'ensemble de cadre bâti.

Les vides sont constitués par les vois mécanique, les cours (de stade et de l'école) ou encore les ruines des maisons démolies et les zones ferrés.

VI.2. Typologie du cadre bâti:

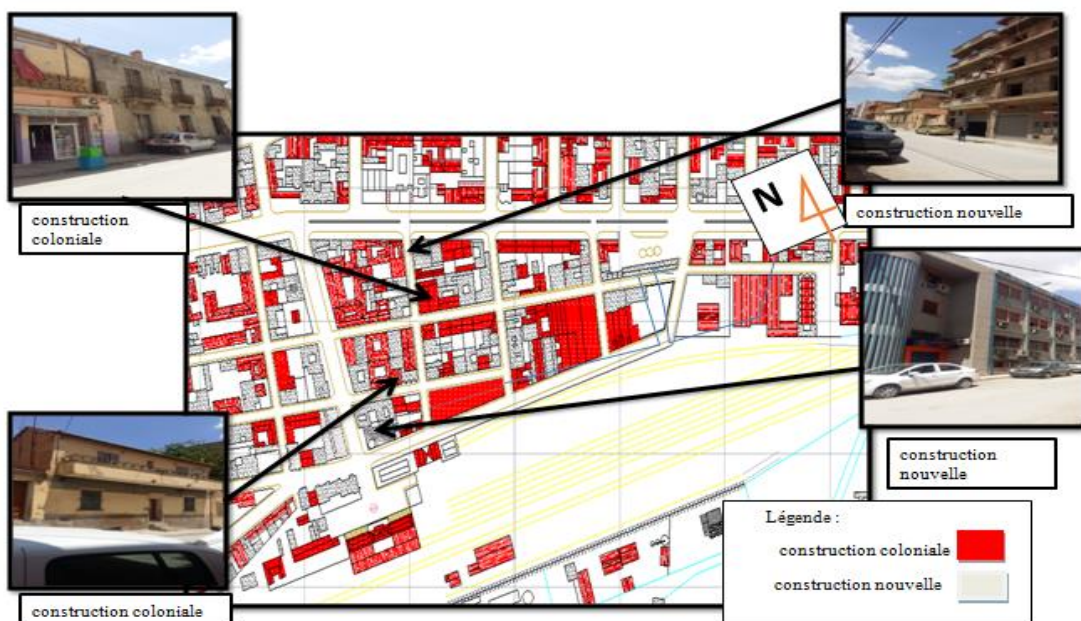


Figure N°26 : typologie de cadre bâti *Source* : PDAU Sétif+ schématisation

La zone d'étude est caractérisée par deux types de bâtis : Des constructions avec la tuile de l'époque coloniale et des nouvelles constructions rénovées.

Notre site est caractérisé par une dominance de la fonction résidentielle avec 86% du bâti, alors que les équipements prennent 14% de la surface bâti. Dont l'habitat coloniale est représenté presque la moitié de cette surface.

Les constructions coloniales :

Il est construit avec les premières constructions du faubourg de la gare. Il préserve son organisation verticale ancienne en R+1, ainsi que les caractéristiques de la façade coloniale



Photo N°13 : Typologie de la façade coloniale
source :auteur

Les constructions nouvelles :

Ce sont des constructions extraverties. A cause de l'absence des lois de territorialisation et des règles de construction (POS et PDAU avant 1990) chacun a construit sa maison à sa propre manière, ce qui a donné un 'patchwork' incohérent de façades et de formes de bâtis. A ce stade on commence à perdre l'identité architecturale du lieu.



Photo N°14 : Typologie de la façade nouvelle
source : auteur

VI.3. Etat du cadre bâti



Figure N°27 : Etat de cadre bâti *Source :* PDAU Sétif+ schématisation

Notre site La majorité des constructions sont en moyenne états soit :

- Dans les constructions coloniales qui répond à peine aux exigences de la vie quotidienne. A l'intérieur problème de confort et sécurité, à l'extérieur problème d'imagibilité.
- Dans les constructions récentes qui sont sur un haut degré d'incohérence et de l'hétérogénéité au niveau de l'image urbaine.
- Dégradation de l'état du revêtement, enduit et peinture donne une image vétuste aux façades des maisons
- surface importante à l'extérieur des maisons.



Photo N°15 : habitat nouvelle source :auteur



Photo N°16 : les docks Source : auteur

Ce secteur est marqué par ses architectures coloniales, mais cette architecture est en train d'être agresser par les modifications anarchiques, Ces Modifications ont entraînés la perte du caché architectural de ce secteur. On constate que il y'a une hétérogénéité (les couleurs, les gabarits ont changé).

On note des opérations de reconstruction de la majorité de construction existant (de mal état).

VII- Etude de la gare:

La gare constitue un monument historique, Un ensemble de haute qualité esthétique, protégé de style néoclassique riche aux éléments architectoniques, un pole économique, un espace public, un élément structurant de la ville, un équipement de centralité urbaine, participe à une perception exceptionnelle auprès des visiteurs. Elle représente l'entrée en ville pour des masses de voyageurs et visiteurs¹¹⁷.

¹¹⁷ www.wikipédia.dz



Figure N°28 : la gare de Sétif **source** : pdau Sétif



Photo N° 17 : la gare de Sétif **source** : auteur

La gare est construite en matériaux résistants, c'est ce qui peut expliquer, en partie, la qualité architecturale de la gare, qu'on peut qualifier de monumentale et de qualité digne des édifices publics du 18^e siècle. Elle est plutôt réalisée à l'économie, tout en adoptant, le style néoclassique.

La gare a une composition classique du bâtiment, ponctuée par une parfaite symétrie, est clairement définie, grandes ouvertures verticales et ordonnées, un parfait équilibre des pleins et des vides. La nécessité d'identifier l'entrée s'est traduit par le marquage du pavillon central à deux niveaux et se termine par un pignon décoré de forme courbée, alors que les ailes latérales sont à un seul niveau. Cette composition classique, du fait de ce jeu de volume contribue à réduire l'impression linéaire qu'offre le bâtiment long de 66.45m.



Photo N° 18 : la composition volumétrique de la gare

Source : auteurs

Chapitre III : Analyse de la gare ferroviaire de Sétif

L'ornementation de la gare découle d'une disposition classique des éléments de façade, la symétrie et l'équilibre. Dont nous distinguons l'utilisation des doubles portes de même dimension, le traitement des bandeaux horizontaux, le pignon courbé à horloge surmontant le pavillon central, ouvertures sous forme d'un rectangle vertical. L'utilisation des bas de reliefs sur les surfaces pleines constitue aussi un décor d'agrément de la façade, l'échelle proportionnelle est présente dans la façade, Forte liaison verticale des niveaux par des pilastres, Liaison verticale des niveaux par la superposition d'ouverture, les niveaux sont marqués par une séparation horizontale continue.

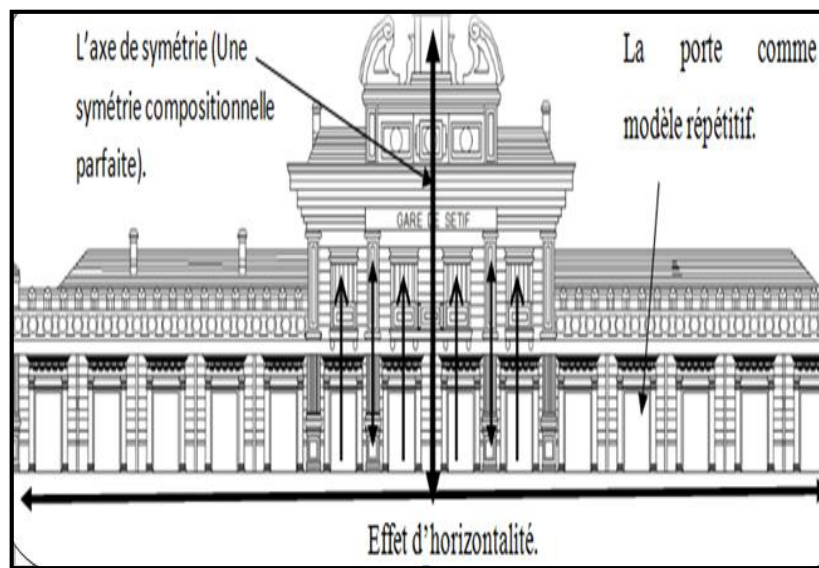


Figure N°29: la façade de la gare

Source : pdau Sétif +schématisation

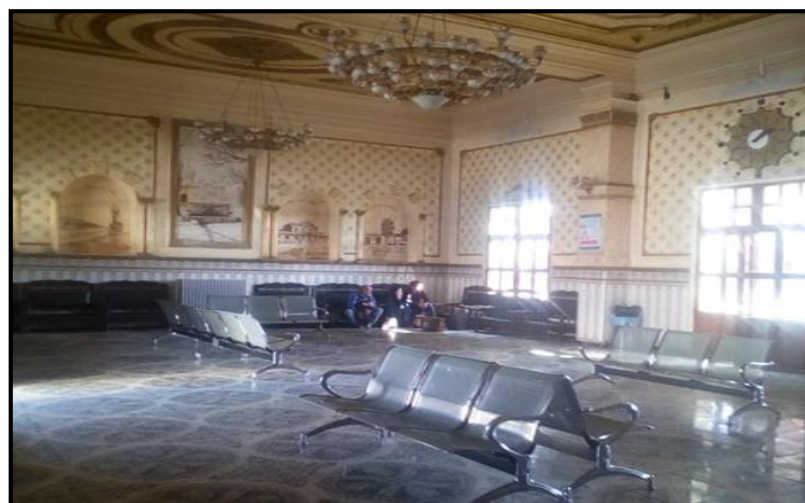


Photo N° 19 : la salle d'attend de la gare

Source : mémoire de fin d'étude 2017

Chapitre III : Analyse de la gare ferroviaire de Sétif

- Les services constituant le bâtiment des voyageurs sont répartis comme suit :

-le corps central en R+1 : correspondant à l'entrée, salle d'attente et le logement de chef de la gare à l'étage surmonté d'un fronton à horloge

Les autres espaces au rez de chaussée mal distribués

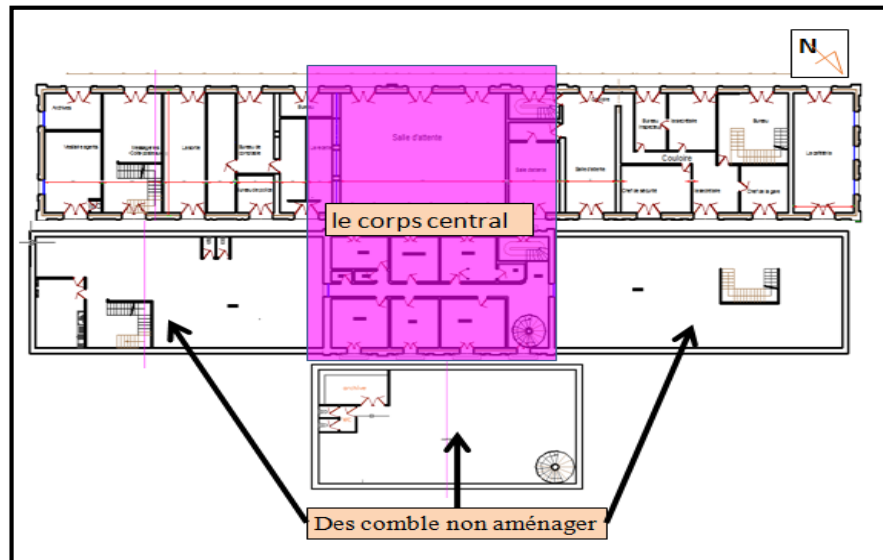


Figure N°30: les plans de la gare

Source : université de Sétif

- La présence d'un auvent en métal qui cache la façade et l'élément décoratif

Décollement partiel de l'enduit et les zones humides.

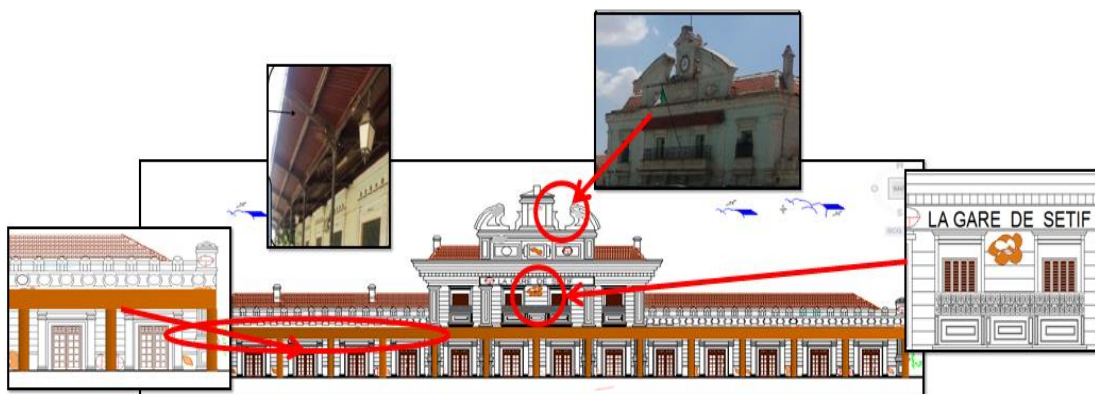


Figure N°31: les dégradations de la façade de la gare

Source : pdau Sétif +schématisation

VIII-La participation citoyenne :

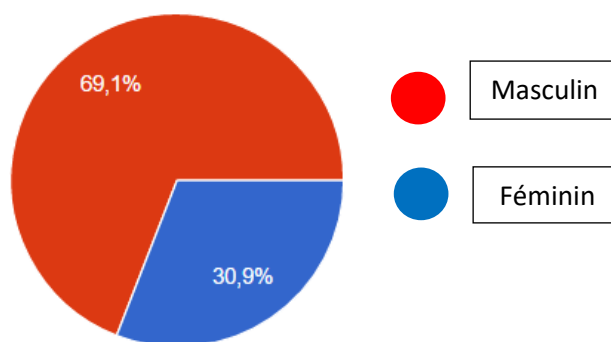
Sachant que les citoyens sont considérés comme des experts de leur environnement, leur participation dans l'élaboration d'un projet par la prise en compte de certaines de ses attentes, interrogations et propositions peut s'enrichir et rendre le projet mieux approprié. Pour cela, on va mener une enquête sociologique pour cerner les problèmes et les difficultés des citoyens liées à la pratique de l'espace publique ou privé.

Analyse Sociologique :

Pour confirmer ou infirmer les hypothèses avancées dans le chapitre introductif, j'ai élaboré un questionnaire que j'ai imprimé à une trentaine exemplaire puis je l'ai distribué à des personnes rencontrées dans le quartier de la gare. Ce qui m'a permis d'aboutir aux résultats suivants :

Tableau 2: Identification du sexe des personnes questionnées :

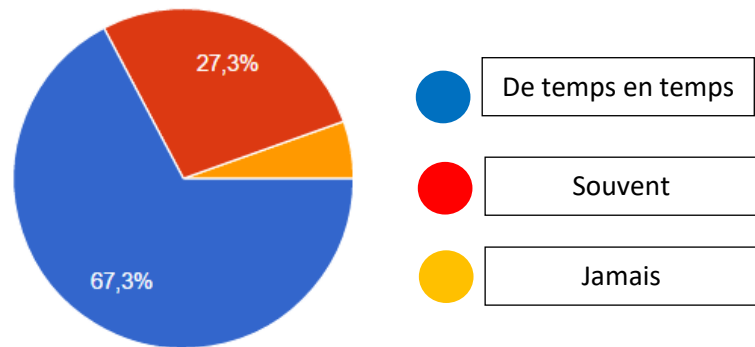
Sexe	Nombre	Pourcentage
Masculine	22	69.1%
Feminine	10	30.9%
Total	32	100%



Parmi les trentaines des personnes questionnées, on remarque un nombre élevé des personnes de sexe masculin (69%) par rapport aux personnes de sexe féminins (31%). Cela s'explique par la supériorité numérique des hommes qui fréquentent ce quartier.

Tableau3: habitude de voyager

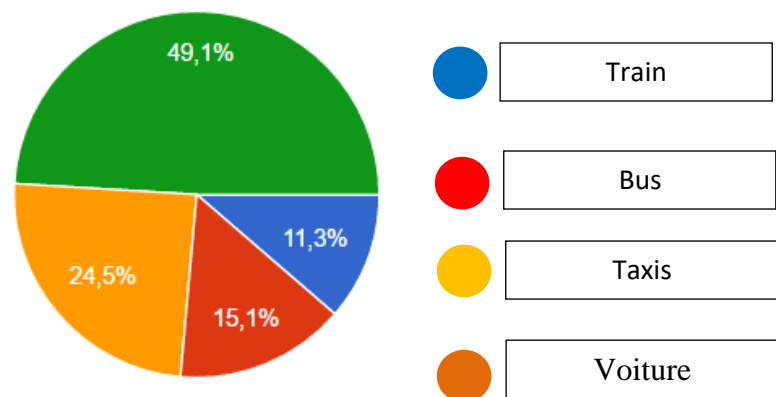
Réponses	Nombre	Pourcentage
De temps en temps	21	67.3%
Souvent	9	27.3%
Jamais	2	5.5%
Total	32	100%



On constate que la majorité des personnes questionnées (67.3%) voyagent de temps en temps, on peut dire donc que ces gens ont l'envie de voyager.

Tableau 4: Le moyen de transport préféré

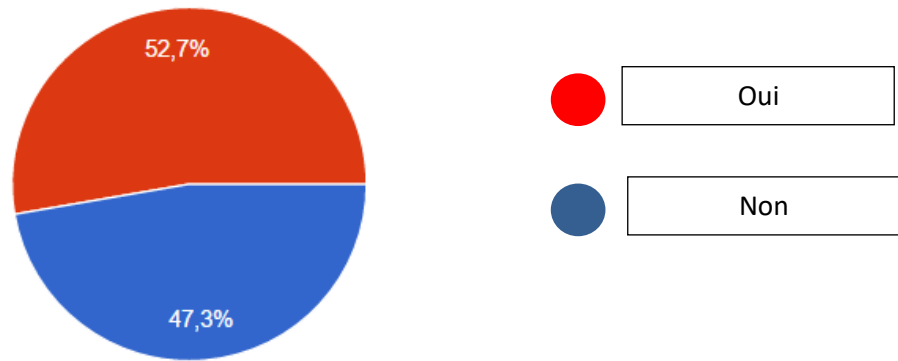
Moyen de transport	Nombre	Pourcentage
Train	3	11.3%
Bus	5	15.1%
Taxis	8	24.5%
Voiture	16	49.1%
Total	32	100%



La plupart des personnes questionnées préfèrent voyager par la voiture (49%). Alors qu'on constate une minorité de voyageurs qui privilégient le train (11,3%).

Tableau 5: Le voyage par le train

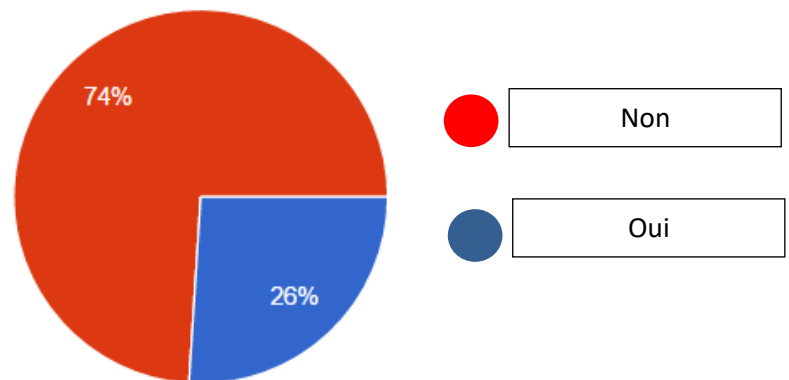
Voyager par le train	Nombre	Pourcentage
Oui	18	52.7%
Non	14	47.3%
Total	32	100%



On remarque bien que la majorité des voyageurs (52.7%) ont utilisés au moins une fois le train pour voyager.

Tableau 6: Les services fournis par la gare

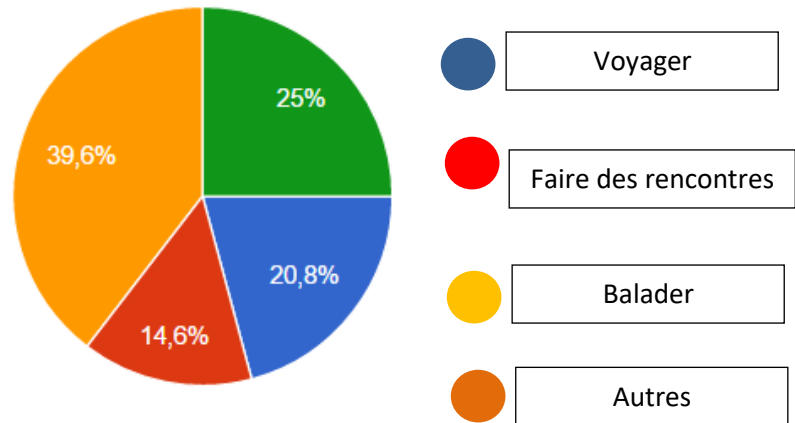
Elles répondent aux besoins	Nombres	Pourcentage
Oui	9	26%
Non	23	74%
Total	32	100%



La majorité de ces personnes (74%) trouvent que les services fournis par la gare ne répondent pas à leurs besoins.

Tableau7: Les raisons de visiter le quartier de la gare :

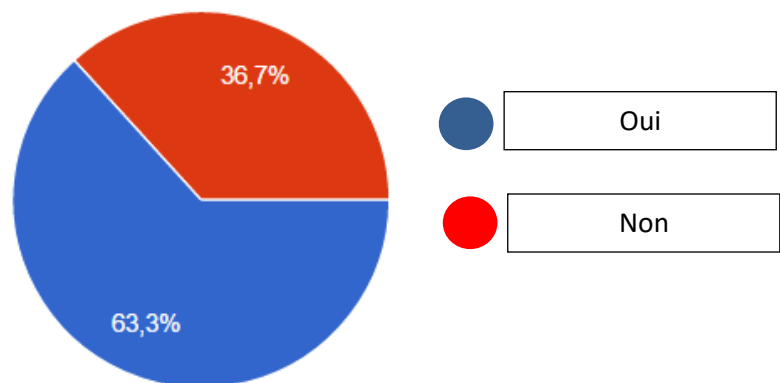
Les raisons	Nombres	Pourcentage
Voyager	6	20.8%
Faire des rencontres	4	14.6%
Balader	12	39.6%
Autres	10	25%
Total	32	100%



On constate que la plupart des personnes rencontrées au quartier de la gare ne le fréquentent pas forcément pour voyager (39.6% d'entre eux le font pour balader).

Tableau8: La possibilité de délocaliser les marchandises du quartier :

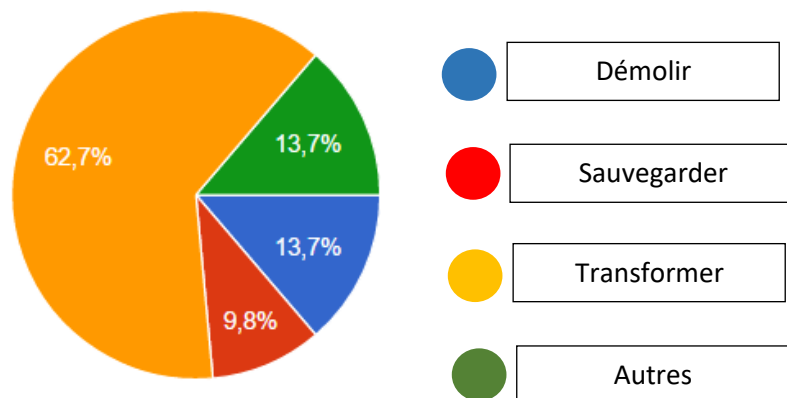
La possibilité	Nombre	Pourcentage
Oui	20	63.3%
Non	12	36.7%
Total	32	100%



La majorité des visiteurs (63.3%) voient qu'il est préférable de délocaliser les marchandises de ce quartier.

Tableau9: L'avenir de la gare :

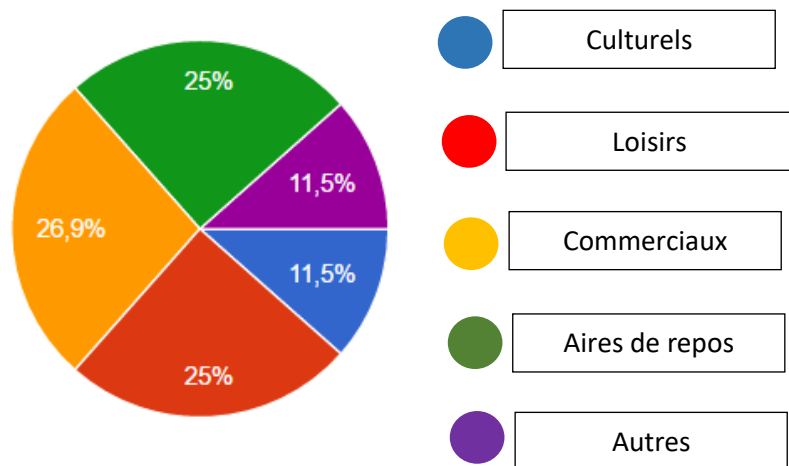
L'avenir des docks	Nombre	Pourcentage
Démolir	4	13.7%
transformer	3	9.8%
réhabiliter	21	62.7%
Autres	4	13.7%
Total	32	100%



La plupart de ces personnes (62.7%) estiment qu'il est souhaitable de réhabiliter la gare et garder son fonction

Tableau10: Les services manquants dans le quartier :

Services manquants	Nombre	Pourcentage
Commerciaux	8	26.9%
Culturels	3	11.5%
Loisirs	8	25%
Aires de repos	8	25%
Autres	3	11.5%
Total	32	100%



Les services que souhaitent voir ces gens dans le quartier concerné sont beaucoup plus commerciaux (26.9%), des aires de repos (25%) et des loisirs (25%).

Le Questionnaire :

La Gare Ferroviaire de Sétif

Je travaille actuellement à la rédaction d'un mémoire de master 2, Le but de mon enquête c'est de savoir la valeur psychique, en d'autre terme la représentation de la gare dans la mémoire des sétifiens.

Pour cette enquête on a établi un questionnaire sur un échantillon de 32 personnes divisé en 2 parties :

- a) Personnes qui travaillent et habitent au site étudié.
- b) Personnes qui habitent en dehors du secteur.

1. Vous êtes ...

- Homme
- Femme

2. Avez-vous l'habitude de voyager ?

- De temps en temps
- Souvent
- Jamais

3. Parmi les moyens de transport suivants, lequel préférez-vous ?

- Train
- Bus
- Taxis
- Voiture

4. Avez-vous déjà voyagé par le train ?

- Oui
- Non

5. Trouvez-vous que les services fournis par la gare répondent aux besoins des voyageurs ?

- Oui
- Non

6. Pour quelle raison vous visitez la gare ?

- Voyager

Faire des rencontres

Balader

Autres

7. Voyez-vous qu'il est possible de délocaliser les marchandises de ce quartier ?

Non

Oui

8. Que peut-on faire avec les docks alors ?

Démolir

Sauvegarder

Transformer

Autres

9. Selon vous, quels sont les services manquants dans ce quartier ?

Commerciaux

Culturels

Loisirs

Aires de repos

Autres

Conclusion :

D'après cette analyse de notre site d'intervention on constate que ce dernier présente certaines potentialités et plusieurs lacunes qu'on va essayer de les traiter et de leurs susciter

une réflexion inscrite dans le contexte du projet urbain :

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • La gare est un élément patrimonial de la ville, qui reflète une époque historique et un style architectural spécifique, c'est un pôle de croissance économique et un élément structurant qui constitue un lieu de transport important. • Terrain en pente légère (facilité d'intervention), permettant de profiter de très belles vues à partir du site. • Bonne accessibilité. 	<ul style="list-style-type: none"> • La place de la gare est mal exploitée avec un manque d'ambiance urbaine. • Le site se situe dans une zone soumise au risque ferroviaire.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • La zone d'étude se situe en plein centre ville de Sétif. • Bon niveau d'accessibilité favorable à l'attraction et à l'implantation de nouveaux équipements. • Offrant plusieurs opportunités et de larges possibilités d'aménagement pour résoudre les problèmes du tissu urbain dans cette partie de la ville. • La route Constantine est animée toute la journée en raison de la présence du commerce. • L'avenir de la ligne du tramway va servir comme un point d'articulation entre les différents moyens de transport. • La dimension historique des docks qui augmente la valeur de la rue l'Aid Abderrezak par rapport aux autres, elle relie deux nœuds • L'avenue du 1 novembre et la rue des frères Mazaache donnent une image bien lisible sur le site 	<ul style="list-style-type: none"> • Il s'étend sur tout le couloir de servitude et des friches de la gare. • Les chemins de fer coupent les tissus urbains en deux parties où le passage entre elles s'effectue difficilement. • Le tracé est conditionné par les contraintes du rail du chemin de fer et de la voie reliant la gare à la RN5 ce qui explique l'irrégularité de certains ilots. • La pratique de l'espace est moyenne au niveau de la rue des frères Mezaache, à cause de son caractère commercial faible. • L'absence des espaces de regroupement et de loisirs. • Manque en matière de mobilier urbain dans les espaces publics. • Dysfonctionnement causé par le manque de flux des voyageurs.

Recommandations :

- Optimisation de l'outil ferroviaire pour répondre à la progression du trafic voyageur.
- L'amélioration et la diversification des conditions d'accès et du confort des voyageurs (centre multiservices).
- Création d'une nouvelle dynamique urbaine à travers le développement de projet urbain.
- La délocalisation des activités ferroviaires (marchandises).
- Reconversion des docks.
- Recoudre les deux parties fragmentées (les docks et la cité Tlidjene).
- Réaménagement de la rue des Frères Mezaache et la rue l'Aid Abderrezak.
- Création d'un pôle d'échanges pour améliorer la qualité de la mobilité urbaine.
- Intégration de nouveaux services commerciaux, de loisirs et des aires de repos pour revaloriser la qualité de vie dans le quartier de la gare et le rendre plus attractif (espace de vie).

CONCLUSION

Le patrimoine considéré comme nécessaire pour assurer l'identité et la mémoire de la ville, a pour potentiel de transmettre aux générations un système de référence culturelle, d'inscrire l'évolution de la ville dans la continuité par la valorisation d'un héritage commun. Les pouvoirs publics ont un pouvoir de protection envers le patrimoine qui en plus d'assurer l'identité, peut stimuler le développement économique des villes.

La principale caractéristique de l'idée du patrimoine appliquée au domaine de l'architecture et de l'urbanisme c'est d'inciter chaque citoyen à prendre en considération et respecter les héritages des siècles antérieurs au point de trouver les moyens de sauvegarde pour sauvegarder ce trésor et cette immensité de culture et de personnalité il y a l'idée de la constitution pour valoriser le patrimoine.

La conservation urbanistique et architecturale est une stratégie globale qui permet d'adopter une solution méthodologique qui peut réaliser à travers un projet urbain.

Plusieurs solutions peuvent être définies pour sauvegarder un patrimoine. Comme par exemple sa valorisation. La réhabilitation peut y être également une autre solution. Dans ce cas, ce serait une initiative qui aurait pour objet de définir un cadre et une stratégie d'action en vue d'induire une dynamique ou un processus de valorisation urbaine.

Le patrimoine ferroviaire représente un patrimoine inestimable d'où cette nécessité absolue d'en assurer sauvegarde pour imprégner la génération future des valeurs architecturales de cette héritage. Malheureusement cet héritage est abandonné ; donc pour sa pérennisation, la mise en place d'une méthodologie d'intervention est nécessaire elle consistera en un pré-diagnostic ; en des études pluridisciplinaires et en un diagnostic cette dernière phase détermine le type de réhabilitation à entreprendre (léger moyenne, lourde, exceptionnelle,) ou si un simple entretien est suffisant.

Notre étude sur la gare ferroviaire de Sétif pour démontrer l'importance de ce patrimoine sur la ville et son développement.

Résumé :

La gare comme élément d'échange, en premier lieu destiné au transport de matériaux et marchandise puis au transport de voyageurs.

Aujourd'hui, avec le développement économique et son impact sur le développement des villes, le chemin de fer est devenu partie prenante et indispensable pour le développement de celle-ci en offrant un cadre favorable à assurer cette mobilité d'échanges de biens et de personnes.

La ville de Sétif n'échappe pas à cette situation et elle est devenue un pôle d'attraction, et d'échanges économique, à travers la présence de zones industrielles et d'activité diverse (industrie, électronique, plastique ...etc.). Sa gare fait partie du patrimoine urbain de la ville par son histoire et par son patrimoine physique par rapport à la qualité de son architecture (style néoclassique) elle doit s'adapter aux transformations et mutations actuelles de la ville et de son tissu environnant et elle est dans l'obligation d'adaptation à cette dynamique de changement.

L'intervention proposée vise à une réhabilitation du cadre de vie du quartier par une opération de rénovation du tissu du faubourg de la gare, et à travers la gare à une mise à disposition d'un ensemble de service de loisirs, culturel, commerce et hébergement, ayant pour but de valorisation et redynamisation de ce secteur urbain.

Mots Clés : patrimoine, mobilité, réhabilitation, rénovation, pôle d'attraction, développement économique.

Abstract

The station as an element of exchange, primarily for the transport of materials and goods and then for the transport of passengers.

Today, with economic development and its impact on the development of cities, the railway has become a stakeholder and indispensable for its development by providing a favorable framework to ensure this mobility of trade in goods and services. People.

The city of Sétif does not escape this situation and it has become a pole of attraction, and economic exchanges, through the presence of industrial zones and various activities (industry, electronics, plastic ... etc.). Its station is part of the urban heritage of the city by its history and its physical heritage compared to the quality of its architecture (neoclassical style) it must

adapt to the current transformations and changes of the city and its surrounding fabric and it is obliged to adapt to this dynamic of change.

The proposed intervention aims at a rehabilitation of the living environment of the district by an operation to renovate the fabric of the suburb of the station, and through the station to make available a set of services for leisure, culture, trade and accommodation, with the aim of promoting and revitalizing this urban sector.

Keywords : heritage, mobility, rehabilitation, renovation, pole of attraction, economic , development.

ملخص:

محطة القطار كعنصر للتبادل في البداية خصصت لنقل البضائع والمواد ثم بعد ذلك لنقل المسافرين.

اليوم، مع التقدم الاقتصادي وتأثيره على تطور المدن، أصبحت السكة الحديدية جزءا لا غنى عنه لتطور هذه الأخيرة، موفرة إطار ملائم لضمان تنقل الأشخاص وتبادل البضائع.

مدينة سطيف ليست عن منأى عن الوضعية السابقة ولقد أصبحت قطب جذب وتبادل اقتصادي عبر وجود مناطق صناعية ومختلف الأنشطة (صناعي، إلكتروني، البلاستيك). وتعتبر محطاتها جزء من التراث العمراني للمدينة من خلال تاريخها وتراثها الفيزيائي بنسبة إلى نوعية هندستها المعمارية (النمط النيوكلاسيكي) يجب أن تتأقلم مع التحولات والتغيرات الحالية للمدينة ونسيج محيطها وهي ملزمة للتكيف مع التغير الديناميكي.

التدخل المقترح يهدف إلى إعادة تأهيل النمط المعيشي للحي بواسطة عملية تجديد نسيج محيط المحطة، ومن خلال توفير مجموعة من الخدمات من: الترفيهية، الثقافية، التجارية والإقامة، بهدف تثمين وإعادة تحريك القطاع العمراني.

الكلمات المفتاحية:

المحطة، التراث، التنقل، تجديد، إعادة التأهيل، قطب جذب، التطور الاقتصادي.