

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

**MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE**

UNIVERSITE CONSTANTINE 3



FACULTE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

DEPARTEMENT D'ARCHITECTURE

N° d'ordre : ...

Série : ...

Mémoire de Master

Filière : **Architecture**

Spécialité : **Patrimoine Bâti**

Architectural et urbain

**PRESERVATION DE L'HERITAGE FERROVIAIRE COLONIAL CLASSE
FACE AUX EXIGENCES DE LA CONTEMPORANEITE**

CAS DE LA GARE FERROVIAIRE DE SKIKDA

Dirigé par :

Pr CHABI Nadia

Présenté par :

BOULKEROUA Islam Eddine

Année Universitaire 2021/2022.

Session : juin 2022



Nom et Prénom : BOULKEROUA Islam Eddine

Titre : Préservation de l'héritage ferroviaire colonial classe face aux exigences de la contemporanéité, cas de la gare ferroviaire de Skikda
Mémoire pour l'obtention du diplôme de Master II en Architecture
Option : Patrimoine Bâti Architectural et urbain

Résumé

De tout temps le transport constitue un moteur de l'activité économique et des relations sociales. En effet, le chemin de fer a joué depuis toujours un rôle clé dans le développement économique des pays. A l'instar des colonies français, la France a mis en place un réseau ferroviaire tourné vers la métropole pour exploiter les richesses des pays colonisés tels que l'Algérie, qui a hérité après l'indépendance cette infrastructure.

Aujourd'hui la gare ferroviaire de Skikda est classé la liste des biens culturels. Pourtant, ce classement n'a pas pu assurer sa protection et sa sauvegarde en tant monument national. Malgré son utilisation, cet héritage se trouve, aujourd'hui, dans un état délabré voire dégradé, à cause de la négligence des autorités, les interventions non professionnelles conjuguées aux effets sinistres du temps.

La région de Skikda, avec sa position et statut (chef-lieu de wilaya), possède des potentialités touristiques et agricoles exceptionnelles, qui ont permis à cette dernière de devenir un pôle touristique d'excellence dans la politique nationale de l'état algérien. Pourtant, Le secteur du transport ferroviaire est très mal exploité et n'arrive pas à répondre au statut et aux exigences contemporaines, de la ville de Skikda notamment l'intermodalité. Ce travail tente de résoudre la problématique soulignée, à travers la conception d'une gare intermodale qui permet de résoudre le problème du transport et faciliter le déplacement.

Mots clés :

Classement, Gare ferroviaire, Héritage ferroviaire colonial, Contemporanéité (intermodalité), Pôle touristique d'excellence touristique, Biens culturels

ملخص

لطالما كان النقل محركًا للنشاط الاقتصادي والعلاقات الاجتماعية. لعبت السكك الحديدية دائمًا دورًا رئيسيًا في التنمية الاقتصادية للبلدان. مثل المستعمرات الفرنسية، أنشأت فرنسا شبكة سكك حديدية موجهة نحو العاصمة لاستغلال ثروات البلدان المستعمرة مثل الجزائر، التي ورثت هذه البنية التحتية بعد الاستقلال. اليوم، محطة سكيكدة للسكك الحديدية مدرجة في قائمة الممتلكات الثقافية. ومع ذلك، فإن هذا التصنيف لم يتمكن من أن يضمن حمايتها كمعلم تاريخي وطني. على الرغم من استخدامه، فإن هذا التراث اليوم في حالة متدهورة أو حتى متداعية، بسبب إهمال السلطات، والتدخلات غير المحترفة المصحوبة بآثار الزمن.

تتمتع منطقة سكيكدة، بموقعها ومكانتها (عاصمة الولاية)، بإمكانيات سياحية وزراعية مما مكنها من أن تصبح قطباً سياحياً متميزاً في السياسة الوطنية للدولة الجزائرية. ومع ذلك، فإن قطاع النقل بالسكك الحديدية يُستغل بشكل سيئ للغاية ولا يلبي المتطلبات المعاصرة لمدينة سكيكدة، ولا سيما النقل متعدد الوسائط. يحاول هذا العمل حل الإشكالية المطروحة، من خلال تصميم محطة متعددة الوسائط تحل مشكلة النقل وتسهل الحركة.

الكلمات المفتاحية:

تصنيف، محطة السكة الحديدية، تراث استعماري للسكك الحديدية، معاصرة (تعدد الوسائط)، قطباً سياحياً متميزاً، أصول ثقافية.

Abstract

Transport has always been an engine of economic activity and social relations. The railway has always played a key role in the economic development of countries. Like the French colonies, France has set up a railway network aimed at the metropolis to exploit the wealth of colonized countries such as Algeria, which inherited this infrastructure after independence.

Today the Skikda railway station is listed as a cultural property. However, this classification could not ensure its protection and its preservation as a national monument. Despite its use, this heritage is now in a dilapidated or even degraded state, due to the negligence of the authorities, unprofessional interventions combined with the sinister effects of time.

The region of Skikda, with its position and status (capital of wilaya), has exceptional tourist and agricultural potential, which has enabled the latter to become a tourist pole of excellence in the national politics of the Algerian state. However, the railway transport sector is very poorly exploited and does not manage to meet the status and contemporary requirements of the city of Skikda in particular intermodality. This work attempts to solve the problem highlighted, through the design of an intermodal station that makes it possible to solve the problem of transport and facilitate the movement.

Keywords :

Classification, Railway station, Colonial railway heritage, Contemporaneity (intermodality), Tourist pole of tourism excellence, Cultural properties

Encadrant : Pr CHABI Nadia, Université Salah Boubnider - Constantine 3 -

Année Universitaire : 2021/2022

TABLE DES MATIERES :

Introduction générale	01
Problématique	02
Hypothèses	03
Objectifs	03
Méthodologie	04
La structure du mémoire	04
Chapitre 1 : Concepts et valeurs du patrimoine bâti	
Introduction	06
1.1 Définition du patrimoine	06
1.2 Les différents types du patrimoine	07
1.2.1 Le patrimoine culturel	07
1.2.1.1 Définition du patrimoine culturel	07
1.2.1.2 Le Patrimoine culturel selon l'UNESCO	08
1.2.2 Le patrimoine naturel	10
1.3 Régimes de protection du patrimoine architectural	10
1.3.1 L'inscription sur l'inventaire supplémentaire	11
1.3.2 Le classement des biens culturels immobiliers	11
1.3.3 Les secteurs sauvegardés	11
1.4 Les interventions pour la protection du patrimoine bâti	12
1.4.1 La sauvegarde	12
1.4.2 La conservation	12
1.4.3 La préservation	13
1.5 Typologie des interventions de sauvegarde	13
1.5.1 Restauration	13
1.5.2 Réhabilitation	14
1.5.3 Rénovation	15
1.5.4 Reconversion	16
1.5.5 Revalorisation	16
1.5.6 Restructuration	16
Conclusion	17

Chapitre 2 : Le transport ferroviaire

Introduction	17
2.1 Le transport ferroviaire	17
2.1.1 Définition de la gare ferroviaire	18
2.1.2 Différents types de gares ferroviaires	18
2.1.2.1 Gares ferroviaires pour voyageurs	19
2.1.2.2 Gares ferroviaires pour marchandises	19
2.1.3 Infrastructure de la gare ferroviaire	19
2.1.3.1 Bâtiment voyageur	20
2.1.3.2 Espaces extérieurs	22
2.1.4. Classification des gares	24
2.1.4.1 Gares de passage	24
2.1.4.2 Gares terminus	24
2.1.4.3 Gare RO-RO	25
2.1.4.4 Gare avec voie d'évitement	25
2.1.4.5 Gares combinées Ro-Ro-terminus	26
2.1.4.6 Gare de rebroussement ou en cul-de-sac	26
2.1.5 Histoire du chemin de fer	27
2.1.6 Aperçu historique sur les gares ferroviaires	29
2.1.7 Chemin de fer en Algérie	30
2.1.8 Histoire du chemin de fer en Algérie	30
2.2. Inter modalité : une exigence de la contemporanéité	34
2.2.1. L'intermodalité	34
2.2.2 Définition de l'inter modalité	35
2.2.3 Rôle de l'inter modalité	35
2.2.3.1 L'inter modalité, une réponse pour une durabilité des transports	35
2.2.3.2 L'inter modalité, une réponse pour une ouverture des territoires	36
2.2.3.3 L'inter modalité, une réponse à de nouvelles pratiques de mobilité	36
2.2.4 Les composantes de l'inter modalité	37
2.2.4.1 L'offre coordonnée	37
2.2.4.2 La tarification intégrée	38
2.2.4.3 L'information multimodale	38

2.2.4.4 Les lieux d'échanges	38
2.2.5 Les avantages et les inconvénients de l'inter modalité	38
2.2.5.1 Les avantages	38
2.2.5.2 Les inconvénients	39
Conclusion	40
Chapitre 03 : Etude des exemples	
Introduction	41
3.1 La gare ferroviaire de Marseille Saint-Charles	41
3.1.1 Présentation du projet	41
3.1.1.1 Situation	41
3.1.1.2 Accessibilité	42
3.1.1.3 L'histoire de la gare Saint Charles	43
3.1.2 L'intermodalité de la gare saint Charles	44
3.1.3 Saint Charles un pôle multimodal	45
3.1.4 Synthèse	46
3.2 La gare ferroviaire de Constantine	47
3.2.1 Présentation du projet	47
3.2.1.1 Situation	47
3.2.1.2 Accessibilité	48
3.2.2 Façade	49
3.2.3 Etude intérieure	49
3.2.4 Synthèse	50
Conclusion	50
Chapitre 04 : Cas d'étude	
4.1 Analyse de Skikda	51
4.1.1 Situation de la ville	51
4.1.2 Histoire de Skikda	52
4.1.2.1 La période Numide	52
4.1.2.2 La période phénicienne	52
4.1.2.3 La période romaine	53
4.1.2.4 La période Arabo-Musulmane	53
4.1.2.5 L'époque coloniale ou la renaissance de la ville	54

4.1.2.6	Après l'indépendance	56
4.1.3	Les atouts de Skikda	56
4.1.3.1	Les infrastructures et atouts économiques	56
4.1.3.2	Infrastructure Touristique	58
4.2.	Analyse du site d'intervention	61
4.2.1	Analyse géographique	61
4.2.1.1	Délimitation du site	61
4.2.1.2	Étude de l'environnement immédiat	61
4.2.2	Analyse morphologie	62
4.2.2.1	Historique	62
4.2.2.2	Topographie	62
4.2.2.3	Affectation au sol (composition du site)	63
4.2.2.4	Les voies	64
4.2.2.5	Etude de la circulation	64
4.2.3	Analyse typologique de la gare	66
4.2.3.1	Étude des plans	66
4.2.3.2	Typologie des façades	71
4.2.3.3	Typologie des volumes	72
4.3	Diagnostic et Etat des lieux actuels	74
4.4	Programmes	82
4.4.1	Programme proposé de la gare ferroviaire	82
4.4.2	Programme de l'espace extérieur	84
4.5	Scénarios	86
4.5.1	Premier scenario	86
4.5.2	Deuxième scenario	88
4.5.3	Troisième scenario	90
	Conclusion générale	93