



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA
RECHERCHE SCIENTIFIQUE

UNIVERSITE DE SKIKDA
FACULTE DE TECHNIQUE
DEPARTEMENT DE GENIE CIVIL

N° d'Ordre :

Série :

MEMOIRE

POUR L'OBTENTION DU DIPLOME DE MAGISTER

Option : TECHNIQUES DE REHABILITATION DU VIEUX BATI

Présenté par : **Mlle. SLILA MERIEM**

THEME

**REVALORISATION D'UN PATRIMOINE
ARCHITECTURAL
CAS DE LA GARE FERROVIAIRE DE SKIKDA**

Sous la direction du Dr .KARIMA MESSAOUDI

Membres des jurés :

✓ Pr. BELACHIA Mouloud	Président	Université de Skikda
✓ Dr. Karima MESSAOUDI	Directrice	Université de Skikda
✓ Dr. Moustapha HIDJEB	Examineur	Université de Skikda
✓ Dr. Salima NEZZAL	Examinatrice	Université de Constantine 3

SOUTENUE LE: 16/06/2015

DEDICACE

Toute la grâce et pour Dieu

Je dédie ce modeste travail

*A tous les membres de ma famille qui n'ont pas cessé
De m'encourager, surtout dans les moments les plus difficiles*

A mes parents

*Pour leurs sacrifices, générosité et compréhension
-que dieu ait leurs âmes dans son vaste paradis-*

A mes frères

Assia et Ayoub, pour leur aide

A mes amis(e)

Sara, Amira, Ahlem, Radya, Rym, Houcine.

REMERCIEMENTS

*Je remercie **Dieu le tout puissant** pour m'avoir donné toute la force et le courage pour faire aboutir ce travail.*

Je tiens à remercier énormément, mon encadreur, docteur Karima Messaoudi pour avoir dirigé ce travail, pour son temps qu'il a accordé, ces conseils, ses corrections et ses précieuses orientations tous le long de mon travail.

Je la remercie surtout pour ses encouragements et sa confiance malgré les contraintes qui ont accompagné l'élaboration de ce travail.

Je remercie mes enseignants membres du jury d'évaluation qui ont accepté d'examiner mon modeste travail, pour leur disponibilité et leur confiance.

Ma dette est grandiose envers mes parents, pour leur amour et soutien, dont je dédie ce travail, je remercie aussi les membres de ma famille : mon frère, ma sœur.

Aussi, La réalisation de cette modeste recherche a fait appel à la collaboration de plusieurs personnes qui m'ont aidé énormément, à ceux qui m'ont facilité l'accès à l'information et méritent d'être remerciées je cite :

Monsieur Boudjelel.H Chef du service patrimoine à la direction de la culture de Skikda, que je remercie beaucoup pour l'aide précieuse qu'il a bien voulu m'octroyer.

Le personnel de l'APC de Skikda, service d'archive qui m'ont facilité l'accès aux différents documents graphiques et écrites.

Le personnel de SNTF de Skikda, et les Gestionnaires de la gare ferroviaire de Skikda, pour leur assistance et leur aide au cours de mes investigations sur terrain :

Monsieur M.Saadi, le chef de gare.

Monsieur M.Bouruis, ancien chef de gare.

Madame :R.Mesbah, inspectrice du service clientèle.

Sans oublier mes enseignants et camarades de la 1^{ère} année magister, année 2011.S

Table des matières

I. Introduction Générale	1
II. Problématique	2
III. Hypothèses	4
IV. Objectifs de la recherche	4
V. Méthodologie de la recherche.....	5
V.1. Méthode d'approche	5
V.3. L'organisation du mémoire	6
VI. Motivations du choix et du champ d'investigation	7
PARTIE 1: LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL EN ALGERIE	
CHAPITRE 1: LE PATRIMOINE ET LES PERSPECTIVES DE MISE EN VALEUR	
INTRODUCTION	10
I. LE PATRIMOINE.....	11
I.1. Définition du patrimoine	11
I.2. Le Patrimoine, de la notion au concept	11
I.3. Aperçu historique sur la notion du patrimoine.....	12
I.4. Typologie du patrimoine	15
I.4.1. Le patrimoine culturel.....	15
I.4.2. Le patrimoine naturel	21
II. LES FACTEURS QUI MENACENT LE PATRIMOINE	23
II.1. Les facteurs classiques.....	23
II.2. Les facteurs économiques	24
II.3. Les facteurs sociaux.....	24
III. LES LOIS ET CONVENTIONS INTERNATIONALES EN MATIERE DE SAUVEGARDE DU PATRIMOINE.....	26
III.1. La charte internationale d'Athènes 1931, pour la Restauration des Monuments Historiques ..	26
III.2. La charte internationale de Venise 1964, pour la Restauration des Monuments Historiques ..	27
III.3. La convention du patrimoine mondial (L'UNESCO)	27
III.4. Institution parallèle : ICOMOS	29
III.5. Recommandation de Tunis (1968) : "l'étude de la Conservation, de la Restauration et de la Réanimation des Ensembles Historiques"	29
III.6. Charte Internationale du Tourisme Culturel : La Gestion du Tourisme aux Sites de Patrimoine Significatif	29
IV. LA REGLEMENTATION ALGERIENNE EN VIGUEUR POUR LA PRESERVATION DU PATRIMOINE.....	30
IV.1. L'ordonnance N° 67- 281 :relative aux fouilles et à la protection des sites et monuments historiques et naturels.....	31

IV.2. La loi 98- 04, sur le patrimoine culturel	32
IV.2.1 Définition du patrimoine culturel	32
IV.2.2. Régimes de protection du patrimoine culturel.....	33
IV.2.3. Le cadre administratif.....	35
V. LA PROTECTION DU PATRIMOINE.....	35
V.1. Les opérations de protection	36
V. 1.1. La sauvegarde.....	36
V. 1.2. La conservation	36
V. 1.3. La préservation.....	37
V. 2. Typologie des interventions de sauvegarde	37
V. 2.1. Restauration.....	37
V. 2.2. Réhabilitation.....	39
V. 2.3. Rénovation.....	40
V. 2.4. Réanimation (Reconversion)	40
V. 2.5. Restructuration	41
V. 2.6. Extension	41
V. 2.7. Revalorisation	42
CONCLUSION	43
CAHPITRE 2: LES LEGS ARCHITECTURAL COLONIAL EN ALGERIE (1830 - 1962)	
INTRODUCTION	45
I. LE PATRIMOINE COLONIAL.....	46
I.1. Définition	46
I.2. Aperçu historique sur La politique de mise en valeur du patrimoine colonial au 19 ^{ème} et 20 ^{ème} siècle	46
II. LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN AUX 19^{EME} ET 20^{EME} SIECLES EN ALGERIE ...	48
III. LA PRODUCTION ARCHITECTURALE ET URBAINE EN ALGERIE (1830-1962)	49
III.1. Les instruments de la colonisation urbaine française en Algérie	50
III.1.1. Le village	50
III.2. Aperçu historique sur la production urbaine et architecturale en Algérie (1830-1962)	51
III.2.1. Les villes nouvelles (villes des ingénieurs du génie)	51
III.2.2. Une volonté trop timide de protéger les Médinas :(Restructuration des Médinas).....	53
III.2.3. De l’arabisation à la modernité	56
IV. LES TENDANCES ET LES COURANTS D’ARCHITECTURE	57
IV.1. Style néoclassique (Vainqueur) :1830-1900	58
IV.2. Style néo-mauresque (Protecteur) :1900-1930	60
IV.3. Style moderne depuis 1930.....	61
CONCLUSION	63

PARTIE 2: SKIKDA ET LES LEGS ARCHITECTURAL COLONIAL NEO-MAURESQUE

CHAPITRE 1: SKIKDA VILLE COLONIAME

INTRODUCTION	66
I. PRESENTATION DE LA VILLE	67
I.1 Présentation	67
I.2. Situation	67
I.2. Toponymie	68
II. HISTORIQUE DE LA VILLE	68
II.1. Préhistoire.....	68
II.2. L'antiquité	68
Russicade : comptoir phénicien	68
II.3. L'occupation Française : La naissance de Philippeville.....	72
II.3.1. Ville fondée sur les vestiges d'antiquité.....	72
II.3.2 Philippeville de 1838 à 1886	73
II.3.2. Philippeville de 1886 à 1930	75
II.3.2. Philippeville de 1930 à 1962.....	77
III. LE PATRIMOINE DE LA VILLE	79
III.1. Le patrimoine archéologique.....	79
III.2. Le patrimoine architectural	80
III.2.1. Patrimoine Préhistorique	81
III.2.2. Patrimoine Antique	81
Voûte romaine et salles d'eau.....	81
III.2.3 Le Patrimoine colonial.....	82
III.3. Le patrimoine artistique.....	83
III.4. Le patrimoine touristique.....	84
CONCLUSION	85

CHAPITRE 2: LA PRODUCTION NEO-MAURESQUE A SKIKDA

INTRODUCTION	87
I. NOTION ET DEFINITION	88
I.1. La notion de style en architecture	88
I.2. L'orientalisme en architecture.....	88
I.3. L'arabisation	90
II. L'ARCHITECTURE NEO-MAURESQUE.....	90
II. 1. Définition	90
II. 2. Conditions d'émergence du style néo mauresque.....	91
II. 2.1. Conditions politiques et socio-économiques	91
II. 2.2. Conditions culturelles et artistiques	95

II. 3. Caractéristiques et techniques du style néo-mauresque	101
II. 3. 1. L'organisation spatiale	101
II. 3. 2. Les techniques constructives	101
II. 3. 3. Eléments architecturaux.....	102
II. 3. 4. La décoration	108
III. ETUDE ARCHITECTURALE DES EDIFICES NEO-MAURESQUES EN ALGERIE	109
III.1. Le deuxième visage de la France : le style protecteur.....	109
III.2. Type des édifices construits dans ce style	109
III.2.1 Les médersas	110
III.2.1.1 La Medersa de Constantine	111
III.2.2 Les gares.....	113
III.2.3 Les postes.....	114
IV. LE NEO-MAURESQUE A SKIKDA	115
IV.1 Historique	115
IV.2. l'héritage néo-mauresque à Skikda	116
IV.2.1. L'Hôtel de ville.....	116
IV.2.2. Palais Meriem Azza.....	118
IV.2.3. La banque d'Algérie	120
IV.2.4. La grande poste de Skikda.....	120
IV.2.5. La gare ferroviaire	121
CONCLUSION	122
PARTIE 3: REVALORISATION D'UN PATRIMOINE ARCHITECTURAL - LA GARE -	
CHAPITRE 1: ETUDES ET EXAMPLES DE REVALORISATION DE PATRIMOINE ARCHITECTURAL	
EXEMPLE DE GARES CLASSEES	
INTRODUCTION	125
I. LA DEMARCHE DE REVALORISATION D'UN PATRIMOINE ARCHITECTURAL	126
I.2. Démarche de revalorisation du patrimoine architectural	126
II. ETUDE DES EXEMPLES DE REVALORISATION DES GARES MONUMENTAUX EN FRANCE	127
II.1. Gare de Montpellier-Saint-Roch	127
II.1.1. Histoire	128
II.1.2. Réaménagement des années 2010 et la revalorisation de la gare	128
a) Le Pôle d'Échange Multimodal de Montpellier Saint-Roch.....	128
II.2. Gare de Lyon.....	132
II.2.1. Histoire	133
II.2.2 Modernisation et réaménagement de la Gare de Lyon à Paris.....	134
II.2.3. Le Projet.....	134
II.3. Gare de Nice-Thiers	138

II.3.1. Histoire	138
II.3.2. Revalorisation de la gare en Pole d'Echange Multimodal(PEM)	138
II.3.3 Le Projet.....	139
CONCLUSION	142
CHAPITRE 2: REVALORISATION DE GARE FERROVIAIRE DE SKIKDA	
INTRODUCTION	144
I. PRESENTATION ET HISTORIQUE DES CHEMINS DE FER ALGERIEN	145
I.1. La période coloniale.....	145
I.1.1. Création du réseau au XIX ^e siècle : <i>Programme de 1857</i>	145
I.1.2. <i>PROGRAMME DE 1879</i>	146
I.1.3. Les grandes évolutions du XX ^e siècle <i>Programme de 1907</i>	146
I.2. La période post- indépendance	147
I.3. Le réseau de l'Algérie indépendante : <i>Les grands investissements depuis 1990</i>	147
II. LA GARE PATRIMOINE ARCHITECTURAL	148
II. 1. Dimension historique	148
II. 2. Dimension urbaine	149
II. 2.1. Situation et zone d'emplacement	149
II. 2.2. Nature des voies existantes.....	150
II.2.3. Environnement immédiat de la gare.....	151
II. 3. Dimension architecturale	152
II. 3.1. Forme et superficie	153
II. 3.2. Façades et aspect extérieur	153
II. 3.3. L'Organisation spatiale.....	154
II.3.4. Les composantes architecturales et techniques constructives	158
II.3.5. Les composantes décoratives et richesse artisanale	169
III. LA GARE ELEMENT FONCTIONNEL	172
III.1. Les services de la gare	172
III.1.1 Exploitation.....	172
III.1.2. Infrastructure (URIF).....	172
III.1.3. Matériel (traction)	172
III.2. Les activités	174
III.2.1. L'activité Voyageurs.....	174
III.2.1. L'activité marchandise	175
III.3. Les filiales de la gare.....	177
III.3.1. Filiales 100% SNTF	177
III.3.2. Filiales communes	179
IV. ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC.....	179

I.1. Relevé pathologique :	179
I.2. Les cause des désordres :	186
V. L'ENQUETE SOCIO-SPATIALE	186
I.1. Le questionnaire	187
I.2. L'organisation du questionnaire	187
I.3. La représentativité de l'échantillon	187
I.4. Condition générale de l'enquête	188
I.5. Analyse et discussion des résultats	188
I.5.1. Caractéristiques générales des usagers	188
I.5.2. Revalorisation de la gare entant que patrimoine architectural et monument historique	190
I.5.3. Revalorisation de la gare entant qu'élément fonctionnel de la ville	193
I.5.4. Impact de la revalorisation de la gare	199
I. DEMARCHE DE REVALORISATION DE LA GARE FERROVIAIRE DE SKIKDA.....	203
I.1. Réhabilitation du bâtiment voyageur	203
I.1.1. Intervention sur les façades	203
I.1.2. Intervention sur la structure.....	205
I.1.3. Récupération du décor.....	208
I.1.4. Rénovation des installations	208
I.1.5. Réaménagement interne de la gare	208
I.1.6. Extension de la gare et la nouvelle halle	210
I.1.7. Intervention à l'extérieur de la gare	210
I.2. Modernisation de la gare	211
I.3. Modernisation du réseau : infrastructure et matériel roulant	211
CONCLUSION GENERALE	- 213 -

Résumé

Le patrimoine architectural désigne un bien culturel transmis d'une civilisation à une autre, qui matérialise ses traces et décrit un événement historique au vu de ses valeurs.

A l'instar des pays, l'Algérie possède un patrimoine architectural très riche qui est le témoin de la convoitise de plusieurs colonisations : romaine, arabo-turque, française. Par ailleurs, le legs colonial français par ces divers visages, constitue le grand part de ce patrimoine et qui s'impose jusqu'à nos jours dans le paysage urbain de la majorité des villes du pays.

Ainsi Skikda la ville coloniale, abrite une partie primordiale du patrimoine architectural colonial et brille par des œuvres d'arts de différents styles qui reflètent une culture européenne et une autre locale.

Au centre-ville de Skikda, se dresse un pittoresque gare ferroviaire, un œuvre d'art conçue, par l'architecte Charles Montaland, durant l'occupation française. Elle a été inaugurée le 28 mars 1937 avec une architecture néo mauresque basée sur l'habillage d'éléments architectoniques et de décor arabo-islamique, sur des typologies architecturales européennes.

Ce monument historique s'impose par ses valeurs historiques, architecturales et esthétiques mais aussi par sa valeur fonctionnelle, pour laquelle il joue un rôle primordial dans la vie économique, sociale et culturelle de la ville.

Aujourd'hui ce patrimoine architectural se trouve dans un état dégradé sur le plan architectural et fonctionnel à cause de la négligence et l'abandon. En dépit du fait qu'elle soit inscrite sur la liste et l'inventaire du patrimoine national en vue d'être classé, la gare n'a bénéficié d'aucune prise en charge effective. Situation qui a toujours suscité notre questionnement sur le devenir de ce patrimoine qui fonctionne dans la ville, la conservation s'avère être urgente et primordiale.

S'inscrivant dans la thématique de la réhabilitation, cette recherche fait émerger la revalorisation architecturale et fonctionnelle de la gare ferroviaire. Pour atteindre notre objectif, et avant d'aborder notre cas d'étude, une série d'exemples de revalorisations des gares ferroviaires monumentales en France a été abordée en vue d'avoir une inspiration et une adaptation de ces expériences étrangères sur notre objet d'étude.

Une analyse monographique de la gare a été développée mettant en évidence les valeurs historiques, architecturales, esthétiques et fonctionnelles de ce patrimoine architectural. Aussi, un diagnostic a été établi et qui nous a permis de dégager toutes les altérations techniques et les handicaps fonctionnels. A la suite de ces études descriptives, une enquête socio-spatiale a été effectuée à fin de tester nos hypothèses et collecter les réponses de notre questionnement.

L'aboutissement de l'analyse des différentes données recueillies, cette recherche nous a permis de formuler une démarche de revalorisation de la gare comme un patrimoine architectural et élément fonctionnel de la ville.

Mots clés : revalorisation, patrimoine architectural, la gare ferroviaire, architecture néo mauresque, monument historique, la ville de Skikda.

ملخص

يشمل التراث المعماري الممتلكات الثقافية التي تنتقل من حضارة إلى أخرى، التي ترسم خطاها وتصف حدثا تاريخيا لقيمها.

مثل بلد الجزائر التي لديها التراث المعماري الغني الذي يشهد على شهرة العديد من المستوطنات: الرومانية والعربية والتركية والفرنسية. وعلاوة على ذلك، فإن الإرث الاستعماري الفرنسي من خلال هذه الوجوه المختلفة يمثل الحصة الأكبر من هذا الإرث والذي يتجسد حتى يومنا هذا في المشهد الحضري لمعظم المدن.

سكيكدة، المدينة الاستعمارية، هي موطن لجزء أساسي من التراث المعماري الاستعماري يضيء من خلال الأعمال وأساليب الفنون التي تعكس الثقافة الأوروبية والمحلية معا.

وسط مدينة سكيكدة، تقف محطة السكة الحديدية الخلابية، عمل فني صممه المهندس المعماري تشارلز Montaland ابان الاحتلال الفرنسي. تم افتتاحه يوم 28 مارس 1937 وهي بنية مغاربية جديدة على أساس العناصر المعمارية من الملابس والديكور العربي الإسلامي على الأنماط المعمارية الأوروبية.

هذا المعلم التاريخي لا يتميز فقط بالقيم التاريخية، المعمارية والجمالية ولكن أيضا بقيمته الفنية، والذي يلعب دورا حيويا في المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية لحياة المدينة.

هذا التراث المعماري اليوم في حالة متدهورة على المستوى المعماري والوظيفي بسبب الإهمال والهجر. فعلى الرغم من أنه على لائحة جرد التراث الوطني من أجل تصنيفها، لم تتلق المحطة أي رعاية فعالة. الوضع الذي يجعلنا نتساءل دائما حول مستقبل هذا التراث في المدينة والتي تبدو عملية الحفاظ عليه ملحة وألوية.

تماشيا مع موضوع إعادة التأهيل، يظهر هذا التقييم المعماري والوظيفي لمحطة السكة الحديدية. لتحقيق هدفنا، وقبل تناول دراسة حالتنا، تم إدراج سلسلة من الأمثلة على إعادة تقييم محطات السكك الحديدية الضخمة في فرنسا لتكون مصدر إلهام وتطوير هذه التجارب الأجنبية على موضوع الدراسة.

وقد تم الاعتماد على أسلوب التحليل المنفرد للمحطة لإبراز القيم التاريخية والمعمارية والجمالية والوظيفية لهذا لتراث المعماري. أيضا، تم إجراء التشخيص والذي سمح لنا بتحديد جميع التعديلات الفنية والإعاقات الوظيفية. بعد هذه الدراسات الوصفية، أجريت في النهاية عملية المسح الاجتماعي والمكاني لاختبار الفرضيات لدينا وجمع الإجابات على أسئلتنا.

بعد تحليل نتائج البيانات المختلفة، وقد سمح لنا هذا البحث لاتخاذ خطوة لرفع مستوى المحطة كعنصر فعال وتراث معماري للمدينة.

الكلمات المفتاحية: إعادة التقييم، الموروث المعماري، محطة السكك الحديدية، الهندسة المعمارية المغاربية الجديدة المعلم التاريخي، مدينة سكيكدة.

Abstract

The architectural heritage includes cultural property passed from one civilization to another, which materializes in his footsteps and describes a historical event for its values.

Like the country, Algeria has a rich architectural heritage that bears witness to the lust of several settlements: Roman, Arab and Turkish, French. Furthermore, the French colonial legacy by these various faces is the large share of wealth this necessary and to this day in the urban landscape of most cities.

Skikda and the colonial city, is home to a key part of colonial architectural heritage shines through works of arts styles that reflect European culture and another local. Downtown Skikda, stands a picturesque railway station, work of art designed by architect Charles Montaland during the French occupation. It was inaugurated on 28 March 1937 with a neo Moorish architecture based on architectural elements of dressing and Arab-Islamic decoration on European architectural styles.

This historic monument is required by its historical, architectural and aesthetic values but also its functional value, for which he plays a vital role in the economic, social and cultural capacity life. Today architectural heritage is in degraded state architectural and functional because of neglect and abandonment.

Despite the fact that it is on the list and the inventory of national heritage in order to be classified, the station received no effective care. Situation that has always been our questions about the future of this heritage in the city that works, conservation appears to be urgent and important.

In keeping with the theme of rehabilitation, this research brings out the architectural and functional upgrading of the railway station. To achieve our goal, and before addressing our case study, a series of examples of revaluations of monumental railway station in France was raised to be an inspiration and adaptation of these foreign experiences on our subject study. Monographic analysis of the station has been developed highlighting the historical, architectural, aesthetic and functional values of the architectural heritage.

Also, a diagnosis was made and that allowed us to identify all technical alterations and functional disabilities. Following these descriptive studies, socio-spatial survey was conducted at the end of test our hypotheses and collect responses to our questions.

The outcome of the analysis of different data, this research has allowed us to make a move to upgrade the station as a functional element and architectural heritage of the city.

Key words: upgrading, architectural heritage, railway station, neo Moorish architecture, historical monument, the city of Skikda.

I. Introduction

Le patrimoine peut se définir comme l'ensemble des richesses d'ordre culturel et naturel, qu'il soit matériel ou immatériel, il est tout d'abord un héritage dans toutes ses formes, un témoin précieux du passé et un bien commun liée étroitement à la question de la mémoire et de l'identité.

L'idée d'un patrimoine appartenant à une collectivité remonte au moins à l'antiquité. Le premier "relevé des monuments historiques" a été réalisé en l'an 29 avant J.C par « Philon de Byzance »¹ qui inventoria les sept merveilles du monde antique. Ce fut ainsi le premier signe connu pour un patrimoine culturel collectif.

La notion du patrimoine commun de l'humanité fut développée par « Jules Destrée », président du comité de direction de l'office international des musées. La notion a été proposée lors de la conférence d'Athènes de 1931², puis évolua dans la charte d'Athènes de 1933. Jules Destrée proposa l'intégration du patrimoine historique de la ville non plus comme une liste de monuments mais plutôt comme un ensemble organisé avec ses tracés, ses zones ...

A partir de cet évènement, la notion a connu une extension géographique. Elle a été formalisée puis mondialisée comme notion universelle en 1972 par la création d'un patrimoine mondial par « l'UNESCO »³ à travers un traité international intitulé « Convention concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel » qui a défini le patrimoine comme un système plus complet, formé de composantes reliées les unes aux autres.

Le patrimoine a considérablement évolué et continu encore de nos jours. Il est devenu immense : patrimoine industriel, urbain, rural, maritime, littéraire, photographique,.....Il est défini par les valeurs historiques, esthétiques, d'usages mais aussi les valeurs scientifiques.

Beaucoup s'accorde à dire que l'Algérie a hérité le concept du patrimoine de la colonisation. Ce pays méditerranéen est riche d'un trésor patrimonial qui constitue le cumul des différentes civilisations, depuis les antiquités jusqu'à nos jours. Notons à titre d'exemple : les phéniciens, les turques et les français .Chaque civilisation a marqué son existence par des diverses traces qui racontent leur histoire urbaine.

Autrefois la ville de Skikda était l'une des villes algériennes les plus convoitée par sa position stratégique. Elle était l'ancien comptoir phénicien, l'antique port de Stora, durant le 1^{er} millénaire avant J.C.

La ville était appelé Rusicade, elle était l'une des quatre républiques municipales autonomes de la province romaine d'Afrique, et principal débouché maritime de la Numidie.

En Janvier 1838, les Français colonisèrent la ville, ils ont créé Philippe ville sur les ruines de l'antique Rusicade, détruits par les vandales au V siècle de la première ère chrétienne.

Les français ont essayé de faire de la ville de Skikda une ville européenne. Ils ont exprimé leur pouvoir qui se référait au pouvoir romain et ont dominé la ville durant des siècles. Philippe ville est installé sur l'antique Rusicade et ça se reflète à travers son tracé régulier qui a respecté l'ancien tracé romain. Ainsi on a constaté que toutes les constructions, tous les monuments et surtout les équipements de valeurs illustrent les vestiges de l'époque romaine.

1 : Scientifique et ingénieur grec de la fin du IIIe siècle av J.C

2 : Philippe Ch-A Guillot, « Droit du patrimoine culturel et naturel », Collection « Mise au point », Ellipses Edition Marketing S.A, 2006, p :14.

3 : Organisation des Nations Unies pour l'Education, les Sciences et la culture.

Ils ont construit une ville européenne structurée par des rues, des équipements de pouvoir et des immeubles d'habitation afin de satisfaire une population européenne.

Cette existence française à Skikda a laissé un patrimoine colonial d'une richesse architecturale, exprimant les différents visages de la France en Algérie. Notons à titre d'exemple : les belles arcades de Skikda dans un style néoclassique ; le théâtre régional dans un style moderne et toute une gamme d'équipements avec un style unique qui est le néo-mauresque qu'on peut citer : l'hôtel de ville, le palais BenGhéna, la banque, la poste et le chef-d'œuvre de l'architecture lagare ferroviaire de SKIKDA.

Ces composantes patrimoniales de la ville sont de plus en plus menacées de destructions par les causes naturelles de dégradations mais aussi par l'évolution de la vie sociale et économique de la ville. Cette dernière cause aggrave par des phénomènes d'altération ou de destruction encore plus redoutables l'ensemble des anciennes bâtisses.

A travers cette recherche nous essayerons d'étudier un patrimoine architectural dans un contexte historique, architectural et fonctionnel. Nous mettrons l'accent sur une démarche de revalorisation, dont l'objectif est la sensibilisation envers ce patrimoine riche d'histoire et d'art mais qui demeure souffrir de dégradation, de l'oubli mais surtout de la négligence.

II. Problématique

Le patrimoine désigne les objets, les édifices ou les pratiques dignes d'être sauvegarder .Sinon protégés. (Rantenberg, 2003)

Partant de cet exergue ; le patrimoine est composé de l'ensemble des biens considérés comme un héritage commun digne d'être transmis aux générations futures. L'Algérie, comme la plupart des pays du bassin méditerranéen est riche en trésors architecturaux qui sont parmi les plus beaux chefs d'œuvres de l'humanité. Ces œuvres architecturales sont aussi le témoin de la convoitise de plusieurs colonisations : romaine, arabo-turque, française, qui méritent d'être protégées et enrichies afin de préserver la mémoire du pays.

Les richesses patrimoniales de l'Algérie se répartissent à travers tout le territoire national, un patrimoine culturel et naturel varié selon la dissemblance de chaque coin du pays.

En effet, le patrimoine colonial architectural et urbain qui date de la période coloniale 19^{ème} 20^{ème} siècle, est un cumul de plusieurs années et de plusieurs politiques constructives. Il marque profondément le paysage urbain de notre pays, tant par le nombre que par la qualité.

A ce titre la ville de Skikda n'en fait pas une exception, elle est riche d'un patrimoine bâti originaire de différentes époques de l'histoire urbaine. L'héritage de l'occupation française constitue la grande part de ce patrimoine bâti qui donne un cachet spécifique à la ville. Ce patrimoine bâti reste malheureusement exposé aux conditions naturelles que connaît la ville et il est livré aux caprices de l'Homme qui le fragilise.

Ainsi la ville de Skikda est connue par son centre historique qui est le résultat d'une superposition de tissus urbains de diverses civilisations. Ce centre historique offre également une richesse et une très grande qualité architecturale. Il abrite les arcades avec ses immeubles, il contient aussi un grand nombre d'équipements de base qui reflètent une diversité architecturale comme : l'amphithéâtre romain, édifié au 111 siècle de la 1^{ère} chrétienne, les sept (7) salles de cinéma datant des années 1930 : l'Empire, l'Eden, le Rivoli, le Rialto, le Régent, le Colisée et le

Lido ; un musée d'art et un conservatoire. Il brille également, par des œuvres d'arts de style éclectique : le palais de justice du style néoclassique, le théâtre municipal du style moderne, l'hôtel de ville (avec ses tableaux de maîtres), la banque centrale, la grande poste, et la gare ferroviaire construite dans un style unique qui est le néo-moresque.

Ce pittoresque gare, une œuvre d'art conçue par l'architecte Charles Montaland est réalisée à la demande du maire de l'époque Paul Cuttoli. Elle a été inaugurée le 28 mars 1937 avec une architecture néo-moresque basée sur l'habillage d'éléments architectoniques et de décor emprunté au registre arabo-islamique, sur des typologies architecturales venues de la rive nord de la méditerranée.

A Skikda le bâtiment de la gare ferroviaire s'impose comme une partie pérennante du paysage urbain de la ville et une œuvre qui témoigne d'un patrimoine matériel architectural par ses valeurs historiques et esthétiques mais aussi par son aspect littoral qui donne à la gare son charme unique.

Ainsi la gare se présente comme un élément fonctionnel et équipement public qui desserve la ville par ses multiples services de transport ferroviaire. Elle occupe une place active dans la vie économique, sociale et culturelle de la ville de Skikda malgré cette position privilégiée, elle est loin des préoccupations des autorités concernées.

Aujourd'hui, ce patrimoine est soumis à la rude épreuve du temps, la négligence et l'oubli, la gare ne remplit plus sa fonction initiale. En dépit du fait qu'elle soit inscrite dans la liste inventaire des monuments historiques en vue d'être classés d'après un arrêté de wilaya n °464 du **9 Mai 2011**¹, et que ce classement permet de bénéficier d'une couverture juridique protectrice et d'enveloppes budgétaires pour des travaux de réhabilitation, la situation de la gare, sa revalorisation reste toujours en instance à cause des procédures administratives et politiques très lentes.

Dans ce contexte, et en se basant sur des données à restituer, **nous nous interrogeons sur la démarche de revalorisation à appliquer pour revaloriser ce patrimoine architectural et le réinsérer dans le développement de la ville.**

Notre problématique s'articule autour les interrogations suivantes :

- **Que représente la gare pour les citoyens de la ville ? Eten quel état est ce monument ?**
- **où se situe à présent le fonctionnement de la gare ? Et quels sont les principaux facteurs qui ont engendré le mal fonctionnement de cet équipement ?**
- **La revalorisation de ce patrimoine architectural dit-elle passer par une modernisation et une réutilisation fonctionnelle tout en respectant son authenticité ou bien dit-elle donner à la gare une seconde vie moderne en la requalifiant pour une nouvelle fonction ?**
- **Quels impacts va apporter cette revalorisation sur les aspects économiques, culturels, et sociaux de la ville ?**

1 : Service chargé du patrimoine, direction de la culture de la wilaya de Skikda.

III. Hypothèses

Notre position sera formulée comme suit :

- La gare ferroviaire est un monument historique d'une grande valeur architecturale, et qui joue un rôle primordial dans la ville par ses différentes fonctions et usages.
- La revalorisation de la gare s'avère très nécessaire afin de préserver un patrimoine architectural fonctionnel dans la ville et le réinsérer dans le développement urbain de la ville.
- La dégradation architecturale et fonctionnelle de la gare est due aux plusieurs facteurs politiques, économiques, techniques, sociaux et culturels.
- La revalorisation de la gare ferroviaire de Skikda doit passer par une réhabilitation de l'existant, une extension, une modernisation et une réutilisation fonctionnelle en améliorant ses qualités de services tout en respectant son authenticité et sa fonctionnalité comme une gare.
- La revalorisation de la gare va apporter sa réinsertion dans le développement de la ville et va augmenter son rendement économique et améliorer la vie sociale et culturelle de la ville.

IV. Objectifs de la recherche

L'intérêt global de notre recherche est de constituer une démarche de revalorisation d'un patrimoine architectural et un élément fonctionnel et sa réinsertion dans le développement urbain, économique, social et culturel de la ville. Cette démarche sera établie selon un plan et des données de base, en s'inspirant des autres expériences de revalorisation internationales.

Ainsi, de montrer l'importance de ce patrimoine, à travers une lecture des différentes composantes : architecturales, esthétiques et fonctionnelles de la gare.

D'autres intérêts s'inscrivent dans cette recherche :

- Constituer une banque de données sur ce patrimoine qui va être une référence scientifique pour d'autres études ou interventions.
- Sensibiliser les responsables et les autorités envers un patrimoine de la ville et le rôle qu'il joue dans le transport urbain et la nécessité de sa revalorisation.
- Sensibiliser les citoyens et parvenir à passer le message de conservation et de protection du patrimoine.
- Sensibiliser les citoyens à utiliser le terrain et sauver ce patrimoine ferroviaire.

V. Méthodologie de la recherche

V.1. Méthode d'approche

Afin de cerner notre problématique, nous avons opté pour une méthode exploratoire analytique car c'est la méthode la plus adaptée pour notre étude.

Suivant cette démarche, notre travail a été organisé selon les étapes suivantes :

1/L'approche théorique et conceptuelle

Cette étape porte sur tous les aspects théoriques des différents concepts du thème à travers une exploration systématique de la documentation (ouvrages, articles, sites web, ...). Cette démarche vise à apprendre le sujet dans sa globalité afin de mieux comprendre notre thématique et approcher le travail du terrain.

2/L'approche pratique : le travail sur terrain

Consiste à effectuer des visites sur le terrain d'investigation afin de se familiariser avec l'endroit.

Ainsi la collecte des données relatives à notre cas d'étude (documents graphiques, écrits, statistiques) auprès des différents représentants des organismes intervenant comme : l'APC, direction de la culture, office du tourisme de Skikda, la SNTF de Skikda

Faire des relevés photographiques et architecturaux de notre objet d'étude pour renforcer notre travail.

Faire notre enquête socio-spatiale en utilisant des outils comme le questionnaire et l'entretien.

3/L'approche analytique : Analyse des données

Il s'agit d'analyser les données recueillies par le travail du terrain, qui devra permettre une mise en forme des résultats qui nous aidera à vérifier nos hypothèses et enfin répondre à notre questionnement.

V.2. Les outils d'investigation

Pour essayer de cerner notre thématique plusieurs instruments s'avèrent nécessaires :

1/L'observation : c'est la 1^{ère} approche de notre cas d'étude qui nous amène à des questionnements, après un constat visuel des différents aspects de notre objet d'étude.

2/La photographie : la photo constitue le moyen le plus fiable de renforcement de l'information, elle consiste à faire un relevé photographique de la gare y compris : les éléments architecturaux et décoratifs, l'environnement urbain, les façades, les différentes pathologies.

3/La recherche archivistique : tout ce qui concerne la collecte de documents, ouvrages, travaux de recherche, article de journaux, actes de séminaires, colloques, des sites web, dans le but de définir les différents concepts de base qui se rapportent à notre thème de travail afin de mieux comprendre et traiter le sujet.

Aussi, la recherche archivistique des documents graphiques, les différents plans de la gare, et les différents devis descriptifs, vont nous donner une fiche technique qui comporte le maximum d'informations sur notre objet d'étude.

4/L'enquête socio-spatiale : elle représente une étape essentielle dans ce travail, elle est effectuée par deux supports qui sont :

- **Le questionnaire** : destiné à un échantillon précis, et dont le contenu traduit les préoccupations principales posées aux niveaux des hypothèses.
- **L'entretien** : consiste à prendre attache avec les responsables locaux ou cadres administratifs concernés de notre sujet : la direction de culture, la SNTF de Skikda, l'office du tourisme, les associations culturelles.....

V.3. L'organisation du mémoire

Notre mémoire se compose en 3 parties la 1^{ère} abordera :Le patrimoine architectural en Algérie, la 2^{ème} traitera de la ville de Skikda et son legs architectural néo-mauresque et la 3^{ème} étudiera la revalorisation d'un patrimoine architectural en présentant notre cas d'étude qui est la gare ferroviaire de Skikda.

Afin de mieux comprendre notre travail, nous allons adresser un bref aperçu sur le contenu de chaque partie :

- **La première partie** : constituée de deux chapitres où sont exposés :

Chapitre I : Le patrimoine et les perspectives de mise en valeur.

Ce chapitre traitera les aspects théoriques et conceptuels concernant la notion de patrimoine, les différentes formes et visages, les différentes actions qui pèsent sur lui, ainsi la mondialisation du concept du patrimoine à travers les différentes chartes internationales, en mettant l'accent sur la législation Algérienne en vigueur, et les différentes opérations de protection et de sauvegarde.

Chapitre II : Le legs architectural colonial en Algérie (1830-1962).

Dans ce chapitre, nous allons traiter le patrimoine architectural et urbain du 19^{ème} et 20^{ème} siècle à travers une étude historique et urbaine, ainsi les figures architecturales qui ont marqué le paysage algérien durant cette époque.

- **La deuxième partie** : se compose de 2 chapitres dans lesquels nous verrons :

Chapitre I : Skikda ville coloniale.

Nous présenterons la ville de Skikda, son histoire urbaine, et son patrimoine architectural dans le but de connaître la ville où s'implante notre objet d'étude.

Chapitre II : La production néo-mauresque à Skikda.

Nous clarifierons l'architecture néo-mauresque en Algérie à travers des aspects politiques ; socioculturels, urbains, esthétiques et idéologiques, ainsi les caractéristiques architecturales et décoratives de ce style, et en jetant la lumière sur cette production néo-mauresque dans la ville de Skikda à travers quelques exemples, cela permettra de mieux connaître et investir tous les éléments de cette architecture qui caractérise notre objet d'étude.

➤ **La troisième partie** : contenant 2 chapitres dans lesquels nous étudierons :

Chapitre I : Etude des expériences de revalorisation du patrimoine architectural “ Exemples de gares ferroviaires classées ”

Nous ferons une étude sur quelques exemples de revalorisation du patrimoine architectural en prenant 3 exemples des gares ferroviaires monumentales en France. Ces expériences vont nous donner une idée sur les différentes démarches de revalorisation, qui nous aide à élaborer notre démarche de revalorisation de la gare, notre objet d'étude.

Chapitre II : La revalorisation de la gare ferroviaire de Skikda.

Ce chapitre sera consacré à la connaissance historique, architecturale et fonctionnelle de la gare, sujet de la revalorisation.

A travers ce chapitre, nous avons essayé d'élaborer un diagnostic qui définit les différents types de dégradations. Ainsi nous allons présenter une enquête socio-spatiale sur la gare qui vise à tester nos hypothèses. Pour enfin arriver à proposer une démarche de revalorisation de ce monument comme patrimoine architectural et équipement fonctionnel dans la ville.

VI. Motivations du choix et du champ d'investigation

Le choix de notre thème et du cas d'étude est motivé par plusieurs raisons parmi elles : l'attachement et l'intérêt à notre ville mère « Skikda ».

- Le rôle que joue le secteur ferroviaire dans l'économie du transport du pays.
- La gare ferroviaire de Skikda qui constitue notre terrain d'investigation, intéresse à plusieurs égards :
 - Premièrement, la gare ferroviaire représente un patrimoine architectural qui reflète une richesse architecturale et esthétique d'un style d'arabisation, qui donne à la ville son cachet unique et spécial. Ainsi l'importance de la gare comme un monument historique avec ses valeurs historiques et esthétique qu'il faut préserver
 - Deuxièmement, la gare est un équipement fonctionnel qui joue un rôle majeur dans la ville de Skikda, à travers ses services de transport ferroviaire qui desservent la région Est du pays.
 - Troisièmement, ce qui a motivé notre choix, c'est l'état actuel de la gare qui se dégrade sur tous les aspects architecturaux et fonctionnels à cause de l'ignorance et la négligence des administrations.

PARTIE 1

LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL EN ALGERIE

CHAPITRE 1

LE PATRIMOINE ET LES PERSPECTIVES DE MISE EN VALEUR

INTRODUCTION

La notion du patrimoine, apparaît fort complexe et sa prise en compte souligne les ambiguïtés de ce terme. Ce concept qui désigne à priori deux principales actions qu'il s'agit d'un **héritage** qui va être **transmit** d'une génération à une autre, y compris tout d'abord des objets de valeurs, puis il connaît un élargissement considérable dans son sens, et une extension incroyable dans sa typologie et une motivation juridique du droit privé au droit public.

« L'exploration du « patrimoine » et de ses différentes désignations, à travers les différents ouvrages, recherches et au fil du temps, a fait ressortir **l'élasticité, la complexité et la diversité** du concept ». ¹

La production architecturale depuis des siècles constitue le témoignage du passé et la mémoire tangible des différentes civilisations humaines. D'où il vient l'importance de ce patrimoine architectural dans notre vie moderne pour comprendre notre origine afin de réussir notre futur.

La conservation du patrimoine architectural traite des questions de la prolongation de la vie et de l'intégrité architecturale, la forme, le style, les matériaux constitutifs, les éléments décoratifs, « l'utilisation professionnelle d'une combinaison de la science, de l'art, de l'artisanat, et de la technologie comme un outil de conservation » ².

Comme préalable à notre recherche, nous avons abordé l'aspect théorique du concept de patrimoine, sa genèse et son évolution au fil du temps ainsi qu'un aperçu sur la législation et les règlements en vigueur et surtout les différentes opérations liées à la protection du patrimoine.

1: (Drouin, Martin, 2005:3).

2: Martin E. Weaver and Frank. G, Matero, « Conservation building Guide to Techniques and Materials, New York, (1993), p 270.

I. LE PATRIMOINE

I.1. Définition du patrimoine

Apparue au XII^e siècle, la notion de « patrimoine » (du latin *patrimonium*, *héritage du père*) se définit **étymologiquement** par extension comme l'ensemble des biens hérités de la famille »¹.

« Il trouve son origine dans la langue latine, " patrimonium " signifiant héritage transmis dans le domaine familial. Par extension : bien commun d'une collectivité, d'un groupe humain, considéré comme un héritage transmis par les ancêtres »².

Le **patrimoine** est défini comme « l'ensemble des biens hérités du père et de la mère, bien héritage commun d'une collectivité, d'un groupe humain »³.

La définition classique fait référence à l'ensemble des biens reçus des ancêtres. Au sens strict, le patrimoine est un « bien d'héritage qui descend, suivant la loi, des pères et des mères à leurs enfants »⁴.

Le **patrimoine** est « l'**héritage commun** d'un groupe ou d'une **collectivité** qui est transmis aux générations suivantes. Il peut être de nature très diverse : culture, histoire, langue, système de valeurs, monuments, œuvres artistiques »⁵.

Définition de L'UNESCO :

L'UNESCO définit le patrimoine mondial lors d'une première convention du **16 novembre 1972**. « Comme étant la mémoire est un ressort essentiel de la créativité : c'est vrai des individus comme des peuples, qui puisent dans leur patrimoine naturel et culturel, matériel comme immatériel, les repères de leur identité et la source de leur inspiration »⁶.

D'après les définitions cités au-dessus, Le mot **patrimoine** est un mot latin **patrimonium** qui désigne un bien hérité des pères et des prédécesseurs à leurs enfants et ces biens peuvent être culturels ou naturels, matériels ou immatériels sur lequel nos devant veiller, l'entretenir, le protéger et le revaloriser pour le transmettre aux générations futures.

I.2. Le Patrimoine, de la notion au concept

Patrimoine est une notion polysémique, qui indique dans son premier sens à priori un **héritage** familiale : vêtements, maison ou terrain, dont ils seront inévitablement, de père ou mère aux enfants et d'une génération à une autre.

1: http://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_culturel

2 : (Philippe Chaudoire, 2004).

3 : Définition du dictionnaire : Petit Larousse, 1991

4: (F Choay, P Merlin, 2000:579).

5: http://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_culturel

6: UNESCO, « Énoncé d'orientation pour une politique du patrimoine », 1999, Edition ; Montréal, P : 2.

Le mot patrimoine vient aussi d'un vocabulaire juridique, c'est un **droit**. C'est à l'origine d'une propriété que l'on reçoit de ses parents et que l'on transmet à ses enfants. La notion vient du mot latin pater qui veut dire « père », c'est un legs reçu des ancêtres et que l'on doit conserver et enrichir.

D'un point de vue **culturel**, le patrimoine sort au-delà de la famille, il peut se définir comme l'ensemble des biens matériels ou immatériels ayant divers valeurs : artistiques et historiques appartenant à une entité privée ou publique qu'il doit être préservé et transmis aux générations futures.

Cette notion a connu au fil du temps un élargissement et une extension géographique et sociale, l'héritage devient « patrimoine » lorsqu'il est perçu comme une ressource ayant une valeur qui nécessite la sauvegarde « J. Babelon et A. Chastel dans leur ouvrage : « La notion de patrimoine » disent que « la notion de patrimoine a toujours plusieurs dimensions. Elle comporte des variables, des vides et des fièvres qui peuvent étonner l'historien ». Le patrimoine est un concept qui englobe l'environnement naturel et culturel, il rejoint les notions de paysage, des sites naturels, des monuments et sites historiques, et il réunit le matériel et l'immatériel et s'étend aux idées, aux traditions, aux pratiques culturelles, en essayant de les comprendre.

Actuellement, la notion du patrimoine ne peut se construire qu'à partir du social, elle est devenue une notion publique, le patrimoine est en conséquence un bien commun, qu'il contient des valeurs partagées par la société et autour desquelles la société va trouver son identité.

Devenue extensible, elle touche à une multitude d'aspects : social, culturel, historique, et économique elle remplit aussi bien des valeurs : esthétiques, historique. Elle est désormais liée à l'écologie, et au développement durable vers une vision mondiale et universelle.

I.3. Aperçu historique sur la notion du patrimoine

A- Avant la Révolution Française

L'idée d'un patrimoine inaccessibles appartenant à tous les citoyens d'une communauté qui se remonte au moins à l'Antiquité. Le premier « relevé des monuments historiques » est réalisé en 29 av. J.C. par **Philon de Byzance** qui inventorie les sept merveilles du monde antique »¹. D'autre part, le Sénat romain ratifie des lois dès 44 av. J.C. Celle qui a interdit la vente de matériaux provenant d'un bâtiment détruit, ainsi la vente d'un immeuble sans son décor original (mosaïques, fontaines, sculptures, peintures murales). D'autres Senatus Consultes répriment le vol et le vandalisme sur les bâtiments publics. C'est le premier signe connu d'une prise de conscience d'un patrimoine collectif urbain.

1 :FICHE ENSEIGNANT : « La notion de patrimoine »,Service pédagogique Château Guillaume le Conquérant - 14700 Falaise, P : 1

B- La Révolution Française

Le peuple français, détruit, pille et saccage de nombreux édifices religieux et civils. Face à ces violences, certaines personnes s'opposent et notamment **Alexandre Lenoir**. Il récupère des parties de certains édifices (sculptures, portails...), et les ont mais dans un musée. C'est à ce moment que naît le premier Musée des Monuments Français en 1796.

Un autre homme, **l'Abbé Grégoire** invente lui le terme de "vandalisme" pour dénoncer les actes de destructions commises par le peuple. C'est ainsi qu'apparaît la notion de Patrimoine. L'Abbé Grégoire (1750- 1831), affirme en effet dans un de ses rapports que « le respect public entoure particulièrement les objets nationaux qui, n'étant à personne, sont la propriété de tous (...) Tous les monuments de sciences et d'arts sont recommandés à la surveillance de tous les bons citoyens. »¹. Pourtant, la protection du patrimoine à venir progressivement. Les premiers éléments ayant intégrés et bénéficiaires de cette protection ont été les œuvres d'art (tableaux et sculptures) conservées et parfois exposées dans les premiers musées.

En 1804, les bibliothèques font l'objet d'une grande attention de la part des ministres de l'instruction publique. De nombreuses circulaires s'attachent à éviter les ventes, conseiller les échanges, réclamer le catalogage, donner des instructions en matière de conservation.

C- La création des Monuments Historiques (M.H.)

Cependant, c'est à partir de 1830, sous **Louis-Philippe**, que se met en place une véritable politique patrimoniale et que des historiens sont chargés de reconstituer une histoire nationale. A cette époque, on crée **l'inspection Générale des Monuments Historiques** chapoté par l'inspecteur général **Prosper Mérimée**. Ce dernier va beaucoup voyager dans tout le pays et effectuer des relevés des bâtiments remarquables nécessitant une protection. Il obtient le premier budget de restauration en 1856. « En 1840, il dresse une liste de 880 monuments - dont le château de falaise, et fait partie- à restaurer. L'architecte **Violl et le Duc** (1814-1879) sera le premier à établir un véritable système de restauration »². Il s'agit pour lui de faire du patrimoine autre chose que des ruines mais il faut le donner une forme vivante.«**Un monument n'est pas seulement une œuvre d'art mais un document** » (Viollette Duc).

D- Au XXIème siècle

La notion de patrimoine se diversifie, en 1906 il s'apparue la notion du **Patrimoine Naturel** : il s'agit d'intégrer les sites naturels d'intérêt artistique, historique, scientifique, légendaire et pittoresque comme une partie importante du patrimoine. A partir des années 1960 des séries de lois sont adoptés pour protéger tous types d'espaces naturels qui existent.

1 :http://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_culturel

2 :FICHE ENSEIGNANT : « La notion de patrimoine »,Service pédagogique Château Guillaume le Conquérant - 14700 Falaise, P : 3

Quant au **Patrimoine Industriel**, sa reconnaissance commencera en 1976 lors du colloque organisé au Creusot ayant pour thème " La conservation du Patrimoine Industriel dans les sociétés contemporaines". Mais ce n'est qu'en 1981 avec la création de la première association de protection du Patrimoine Industriel.

En 1962, on prend également en compte les secteurs urbains par **André Malraux** qui a proposé une loi instaurant des « **secteurs sauvegardés** ».

E- Mondialisation de la notion de patrimoine

Pendant des décennies, la notion, qui n'englobait que le patrimoine bâti ancien, n'a pratiquement pas évolué et ne s'est guère étendue en dehors de l'Europe. Elle s'est « mondialisée » seulement en 1972 avec l'adoption par l'**UNESCO** « Organisation des Nations Unies pour l'Education, les Science et la Culture », d'un traité international intitulé : « Convention et recommandations relatives à la protection du patrimoine mondial culturel et naturel :

- « Considérant que le patrimoine culturel et le patrimoine naturel sont de plus en plus menacés de destruction non seulement par les causes traditionnelles de dégradation mais encore par l'évolution de la vie sociale et économique qui les aggrave par des phénomènes d'altération encore plus redoutables.
- Considérant que la dégradation ou la disparition d'un bien du patrimoine culturel ou naturel constitue un appauvrissement néfaste du patrimoine de tous les peuples du monde, [...].
- Considérant que devant l'ampleur et la gravité des dangers qui les menacent, il incombe à la collectivité internationale toute entière de participer à la protection du patrimoine culturel et naturel de valeur universelle exceptionnelle par l'octroi d'une assistance collective qui, sans se substituer à l'action de l'état intéressé, la complétera efficacement, [...].

En France, le décret du 10 février 1976 a officialisé la **Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel** adoptée par la 17^e conférence de l'UNESCO le 16 novembre 1972.

Si dans le vocabulaire juridique, le mot «patrimoine» a été utilisé au début des années 1970 pour désigner les productions humaines à caractère artistique que le passé a laissé en héritage, on n'a pas fini d'explorer le contenu du terme dans son acception récente. Par extension, la définition juridique s'est élargie à l'ensemble des « biens » ou des « objets » hérités du passé (monuments, sites naturels, sites culturels, bâtiments, etc.). Cette notion s'est progressivement élargie pour étendre son action à des domaines nouveaux : tel que l'ethnologie, sciences et techniques, culture matérielle.

En 1985, la convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe, dite «Convention de Grenade » est conclue. Elle établit les structures de la coopération européenne pour la sauvegarde du patrimoine architectural.

En 1994, le Comité du patrimoine mondial lançait la **Stratégie globale** pour une Liste du patrimoine mondial équilibrée, représentative et crédible. Son objectif est de s'assurer que la Liste reflète bien la diversité culturelle et naturelle des biens de valeur universelle exceptionnelle.

Depuis le lancement de la Stratégie globale, 39 nouveaux pays ont ratifié la Convention du patrimoine mondial, notamment un grand nombre de petits Etats insulaires du Pacifique, Etats arabes, de pays d'Europe de l'Est et d'Afrique.

En dix ans, De nouvelles catégories de sites du patrimoine mondial ont été encouragées, comme les paysages culturels, les itinéraires culturels, le patrimoine industriel, les déserts, les sites marins côtiers et les sites insulaires de petite taille.

Depuis, la conception du patrimoine culturel a évolué, et en 1997, la notion de **patrimoine oral immatériel** de l'humanité a été définie par l'UNESCO.

« Au fil des temps, le patrimoine s'est progressivement élargi, il a une signification commune à tous les pays. Le patrimoine est partout, il est un mot devenu très consensuel si on en juge les déclinaisons qui en sont faites, du naturel au culturel, du local au mondial, des journées à l'année »¹.

I.4. Typologie du patrimoine

« C'est à partir d'un ensemble de biens matériels et immatériels à caractère naturel, culturel ou architectural que de plus en plus de personnes se reconnaissent, trouvent des racines, voire des métiers passionnants ». ²Le patrimoine est un concept qui présente une diversité typologique variant entre le culturel et le naturel, et entre le matériel (tangibile) et l'immatériel :

I.4.1. Le patrimoine culturel

Pour construire une vision du futur, nous devons d'abord préserver une vision du passé. Nous devons aussi nous inspirer des cultures vivantes du présent. Le patrimoine culturel appartient à la fois au passé et au présent.

Le **patrimoine culturel** se définit comme « l'ensemble des biens, matériels ou immatériels, ayant une importance artistique et/ou historique certaine, et qui appartiennent soit à une entité privée (personne, entreprise, association, etc.), soit à une entité publique (commune, département, région, pays, etc.) ; cet ensemble est généralement préservé, restauré, sauvegardé »³.

Le patrimoine culturel dans son ensemble recouvre plusieurs grandes catégories de patrimoine :

I.4.1.1. Le Patrimoine culturel matériel

Le patrimoine dit « matériel » est surtout constitué des paysages construits, de **l'architecture** et de **l'urbanisme**, des sites **archéologiques** et **géologiques**, de certains aménagements de l'espace agricole ou forestier, d'objets d'art et mobilier, du patrimoine industriel (outils, instruments, machines, bâti, etc.).

1 : (Olivier Lazzarotti, 1999).

2 : (Philippe chaudière, 2004).

3 : http://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_culturel

Le document international qui renferme la définition fondamentale du patrimoine culturel est la Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel de 1972 de l'UNESCO, que la plupart des gouvernements ont signé. L'article 1 définit et classe le patrimoine culturel tangible en trois catégories :

Les monuments: œuvres architecturales, de sculpture ou de peinture monumentales, éléments ou structures de caractère archéologique, inscriptions, grottes et groupes d'éléments, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science,

Les ensembles : groupes de constructions isolées ou réunies, qui, en raison de leur architecture, de leur unité, ou de leur intégration dans le paysage, ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science,

Lesdites : œuvres de l'homme ou œuvres conjuguées de l'homme et de la nature, ainsi que les zones y compris les sites archéologiques qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue historique, esthétique, ethnologique ou anthropologique.

Le patrimoine culturel matériel peut être ainsi de deux natures :

□□ Il peut être **mobilier**, et concerner des œuvres de fabrication humaine (peintures, sculptures, monnaies, instruments de musiques, armes, manuscrits...), de grande qualité artistique qui lui vaut une distinction spécifique.

□□ Il peut être également de nature **immobilière**, partie intégrante du paysage urbain d'une ville : monuments, sites archéologiques, centres historiques...

I.4.1.2. Le Patrimoine architectural et urbain « patrimoine matériel »

L'architecture constitue l'élément moteur qui véhicule les cultures des peuples, leurs pratiques, leur mode de vie et pratiquement leur savoir-faire. A travers cette force se produisent les puissantes relations entre la culture, le territoire et l'homme. Cela est traduit par les différentes structures urbaines, édifices et monuments qui définissent la mémoire vivante du peuple traduit par le patrimoine architectural.

«John Ruskin » (critique d'art, sociologue et écrivain anglais) découvrait dès les années 1840 la valeur mémorielle de l'architecture domestique qui a le même intérêt que l'architecture monumentale. Pour lui, la conservation des tissus est exigée mais sans adopter des transformations entières des choses.

Ensuite, « Camillo Sitte » (architecte autrichien), pour lui la conservation de la ville ne porte pas à conserver comme un ensemble historique et traditionnel et dont l'usage est inadapté à la vie moderne, mais c'est de découvrir des règles d'organisation esthétique de l'espace, ses analyses sont à l'origine d'une conservation des villes historiques que traduit en partie la notion de « ville d'art et d'histoire ».

Enfin, « Giovannoni » (architecte et ingénieur Italien) a intégré, les deux démarches opposées de « Ruskin » et de « Sitte » et faisant de la ville un monument en soi. Dès 1913, il a élaboré une théorie qui réintroduit les tissus anciens dans la vie contemporaine en les intégrant dans les plans directeurs d'urbanisme et en les fonctionnant à des usages adaptés à leur morphologie spécifique.

Sur cette extension typologique du patrimoine **Françoise Choay** confirme que l'importance du patrimoine architectural et urbain n'a cessé de se développer et de s'affirmer, et que le domaine patrimonial n'est plus limité aux édifices individuels, il comprend désormais les ensembles bâtis et le tissu urbain : îlots et quartiers urbains, villages, villes entières et même ensembles de villes, comme le montre la liste du patrimoine mondial établie par l'Unesco »¹.

I.4.1.2.1. Le Patrimoine architectural

Les politiques de « conservation intégrée » ont été définies le 3 octobre 1985 : la Convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe dite « **Convention de Grenade** ». Elle établit les structures de la coopération européenne pour la protection du patrimoine architectural.

À l'occasion de la constitution du Réseau européen du patrimoine le thésaurus a fourni une large définition du Patrimoine architectural.

L'article 1^{er} de la Convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe, définit l'expression «patrimoine architectural» :

Le **patrimoine architectural** est l'ensemble des constructions humaines qui ont une grande valeur parce qu'elles caractérisent une époque, une civilisation ou un événement et que, à cause de cette valeur, nous voulons transmettre aux générations futures »².

I.4.1.2.2. Le patrimoine urbain

La notion de patrimoine urbain a été proposée pour la première fois par G, Giovannoni en 1930, ce nouveau vocable intégrait la vision large de la définition du patrimoine à celle de la ville dans toutes ses manifestations. Il comprend « les tissus, prestigieux ou non, des villes et ensembles traditionnels préindustriels et du XIXe siècle et tend à englober de façon générale tous les tissus urbains fortement structurés »³.

« Le patrimoine urbain fait explicitement référence à la vie urbaine, à l'histoire urbaine d'une ville, aux modes d'habiter, de vivre, de commencer, de développer l'activité économique... Les formes sont liées à ces fonctions dans différents contextes culturels et sociaux »⁴.

1 : (Françoise Choay, 2004 :9-10)

2 : http://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_culturel

3 : (F Choay, P Merlin, 2000:580).

4 :BOUCHE NANCY, « Vieux quartiers, vie nouvelle. Les quartiers anciens comme patrimoine social : quelles implications et quelles priorités d'acteurs ? », La renaissance des villes anciennes, ICOMOS Journal Scientifique, 1997, P : 19.

Le patrimoine urbain porte donc en germe un patrimoine social inhérent. L'histoire de la ville, économique, culturelle, sociale, religieuse et même politique, a engendré un patrimoine social que la société citadine contemporaine continue de fabriquer en y vivant et en y exerçant ses activités. Nancy Bouché résume ainsi sa réflexion : « les quartiers historiques comme patrimoine social, c'est une certaine qualité des usages de la ville, une certaine mixité des fonctions urbaines (habitat, commerce, spectacle, artisanat, etc.) et une certaine mixité de la population »¹.

I.4.1.3. Les composantes principale du patrimoine matériel

A. Les monuments historiques

Toute création, isolée ou groupée, qui porte témoignage d'une civilisation particulière et qui possède une valeur historique, culturelle et artistique forte.

C'est la **Charte de Venise de 1964**, sur la conservation et la restauration des monuments et des sites qui a précisé la notion de monument historique. Selon elle, il s'agit de "toute création architecturale, isolée ou groupée, qui porte témoignage d'une civilisation particulière, d'une évolution significative ou d'un événement historique".

D'après la convention d'**UNESCO de 1972**, concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel, les monuments sont " toutes réalisations particulièrement remarquables en raison de leur intérêt historique, archéologique, artistique, scientifique, social ou technique, y compris les installations ou les éléments décoratifs faisant partie intégrante de ces réalisations".

“ Le patrimoine assure, rassure, tranquillise en conjurant l'être du temps...son rapport avec le temps vécu et avec la mémoire autrement dit, sa fonction philosophique constitue l'essence du monument”².

B. Les ensembles historiques

L'ensemble historique d'après Bailly, " tous ensemble bâti ou façonné qui, par son homogénéité comme par son unité architecturale et esthétique, présente par lui-même, un intérêt historique, archéologique ou artistique ”³.

Ce sont des groupements de constructions anciennes vestiges significatifs, en milieu urbain ou rural. C'est en réalité, tout groupement de constructions constituant une agglomération homogène remarquables par leur intérêt historique, archéologique, artistique, scientifique, social ou technique et suffisamment cohérents pour faire l'objet d'une délimitation topographique.

Aujourd'hui la notion d'ensembles s'applique à des entités spatiales très diverses allant de l'ilot, du secteur ou du quartier urbain jusqu'à la ville ou village entier »⁴.

1 :FrançoiseChoay, « L'allégorie du Patrimoine », Edition Seuil, Paris, 1992, P : 9

2 :Françoise Choay, « La notion du Patrimoine », Paris, 1994, P : 9

3 : Bailly, 1975).

4 : Actes de forum de Nîmes 1998 et du colloque de Dijon 1992, Edition du STU, Ministère de l'équipement.

C. Les sites historiques

Les sites sont des « œuvres combinées de l'homme et de la nature, partiellement construites et constituant des espaces suffisamment caractéristiques et homogènes pour faire l'objet d'une délimitation topographique, remarquables par leur intérêt historique, archéologique, artistique, scientifique, social ou technique »¹.

La notion du site historique a été évoquée par la Charte de Venise dans son article 6 en l'identifiant d'abord à un **cadre qui entoure un monument historique**, puis dans ses articles 1 et 14, la notion d'intégrité des sites et mise en avant. Ce sont ces aspects que l'on retrouve dans divers lois et textes de la législation Française, on y trouve néanmoins dans les **ZPPAU** (Zone de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain).

Le site historique est un ensemble renfermant ou non un monument historique dont la protection présente au point de vue historique, artistique, architectural, patrimonial ou paysager, un intérêt public. « Ce terme conviendrait à une cité historique (Le Mont Saint Michel), à un quartier historique à l'intérieur d'une ville, à un lieu renfermant un ou plusieurs monuments historiques »².

D. Les secteurs sauvegardés

Le secteur sauvegardé est une mesure de protection portant selon la loi sur un secteur urbain ou rural présentant un intérêt historique, esthétique ou de nature à justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur d'un ensemble bâti ou non.

« Il comprend un plan de sauvegarde et de mise en valeur (**PSMV**), qui est un document de planification et qui a le statut de document d'urbanisme. Ce dernier permet principalement de présenter le site et de fixer les conditions de conservation des immeubles et du cadre urbain »³.

E. Les espaces publics et jardins historiques

L'espace public est un élément indispensable du cadre de vie et constitue la mémoire de la ville. Depuis l'antiquité, l'espace public a joué différents rôles : religieux et culturel qu'il s'agit d'un lieu de culte, de loisir et de manifestations spectaculaires, après l'espace de circulation devient un espace esthétique, puisqu'il joue un rôle essentiel dans l'alignement du bâti, le traitement ornemental du mobilier urbain, de l'éclairage, ...

N'oubliant le rôle social, qui consiste à encourager les relations entre les individus, permettre les loisirs et la détente par le biais des lieux convenable au jeu et à la promenade, et assurer une fonction structurante entre les lieux. « On parle dorénavant de qualité spatiale et de pratiques sociales pour qualifier un espace public. »⁴

1 : http://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_culturel

2 : Thierry Verdel, « Géotechnique et Monuments Historiques, Méthodes de modélisation appliquées à des cas égyptiens », Thèse de Doctorat de l'INPL, Laboratoire de Mécanique des Terrains, Institut National Polytechnique de Lorraine, Ecole des Mines de Nancy, 3 février 1993, P : 30.

3 : Jacqueline Morand-Deville, « Droit de l'Urbanisme », 2000, P : 88-89

4 : Comité d'orientation du CERTU (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme), « L'espace public et ses enjeux dans la politique urbaine », novembre 2007.

« Un jardin historique est une composition architecturale et végétale qui, du point de vue l'histoire ou de l'art, présente un intérêt public. Comme tel, il est considéré comme un monument »¹.

F. Le patrimoine archéologique

Le "patrimoine archéologique" est la partie de notre patrimoine matériel pour laquelle les méthodes de l'archéologie fournissent les connaissances de base. Il englobe toutes les traces de l'existence humaine et concerne les lieux où se sont exercées les activités humaines quelles qu'elles soient, les structures et les vestiges abandonnés de toutes sortes, en surface, en sous-sol ou sous les eaux, ainsi que le matériel qui leur est associé »².

I.4.1.2. Le Patrimoine culturel immatériel

«Le patrimoine culturel immatériel est de plus en plus reconnu dans le monde entier comme un élément fondamental de la préservation et la mise en valeur de l'identité et de la diversité culturelle».³

La définition du patrimoine a été élargie par l'UNESCO, dans la convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel, dans sa 32^{ème} session à Paris, tenue le 17 Octobre 2003, dont elle définit dans son article 2, paragraphe 1 : que le "patrimoine culturel immatériel" les pratiques, représentations, expressions, connaissances et savoir-faire - ainsi que les instruments, objets, que les communautés, les groupes et les individus reconnaissent comme faisant partie intégrante de leur patrimoine culturel.

Ce patrimoine culturel immatériel, transmis de génération en génération, est recréé en permanence par les communautés et groupes en fonction de leur milieu, de leur interaction avec la nature et de leur histoire, et leur procure un sentiment d'identité et de continuité, contribuant ainsi à promouvoir le respect de la diversité culturelle et la créativité humaine. Aux fins de la présente Convention, seul sera pris en considération le patrimoine culturel immatériel conforme aux instruments internationaux existants relatifs aux droits de l'homme, ainsi qu'à l'exigence du respect mutuel entre communautés, groupes et individus, et d'un développement durable »⁴.

Le "patrimoine culturel immatériel", se manifeste notamment dans les domaines suivants :

- (a) les traditions et expressions orales, y compris la langue comme vecteur du patrimoine culturel immatériel,
- (b) les arts du spectacle,
- (c) les pratiques sociales, rituels et événements festifs,

1 :Définition et objectifs, Article 1, « Les jardins Historiques », Charte de Florence ,1981.

2 :Charte Internationale pour la Gestion du Patrimoine Archéologique, 1990, Article 1.

3 :Ghassan S, « Le patrimoine immatériel est le produit de gens ordinaires», Turin 2001, Ministre de la culture du Liban, III Table ronde des ministres de la culture, Edition cioff, Istanbul, Turin 2001, PP : 1

4 : "L'UNESCO", « convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel », Paris, le 17 octobre 2003, P : 2.

- (d) les connaissances et pratiques concernant la nature et l'univers,
- (e) les savoir-faire liés à l'artisanat traditionnel.

Traditionnel, contemporain et vivant à la fois : le patrimoine culturel immatériel ne comprend pas seulement les traditions héritées du passé, mais aussi les pratiques rurales et urbaines contemporaines, propres à divers groupes culturels. Les patrimoines cinématographique et linguistique.

« L'effort de sauvegarde du patrimoine culturel immatériel est une manifestation essentielle de l'engagement en faveur de la diversité culturelle. »¹

I.4.2. Le patrimoine naturel

Le champ patrimonial qui jusqu'à ces dernières années, intégrait pour l'essentiel des objets de culture, des artefacts fabriqués ou puissamment transformés par la créativité, par le travail humain, auxquels s'ajoutaient éventuellement des valeurs esthétiques (ou artistiques) et des fonctions symboliques. De nos jours, ce statut évolue. Le patrimoine annexe des objets appartenant à l'ordre de **la nature**. Amorcée aux États-Unis dès le XIXe siècle, la patrimonialisation de la nature n'a cessé de progresser au cours des dernières décennies. Elle poursuit aujourd'hui cette avancée, grâce notamment au succès des thématiques du développement durable et de la protection comme de la conservation environnementale. Certains mouvements écologistes contribuent à l'accréditer et à lui conférer une réelle envergure internationale »².

La notion de **patrimoine naturel** associe principalement deux notions :

1. la notion de « **patrimonialité** » qui évoque une notion de valeur intrinsèque et un besoin de conservation, voire de gestion restauratrice.
2. la notion de **Nature**, éventuellement déclinée en :
 - nature vivante (avec un principe de naturalité) ;
 - nature minérale et fossile (sous forme de patrimoine géologique, paléontologique, puits de carbone, etc.)
 - nature en tant qu'élément du paysage, également marqué par l'homme et donc aussi élément du patrimoine historique et culturel.

« Dans l'acception générale, le patrimoine naturel, est comme le patrimoine culturel, un bien commun, épargné par l'empreinte de l'Homme, à gérer « *en bon père de famille* » et à léguer aux générations futures. Mais au lieu d'avoir été construit par l'Homme il résulte de **l'évolution** et parfois des **interactions** entre l'homme et la **nature**. Ce patrimoine est aussi une somme de **ressources**

1 : Koïchiro. M, « Le patrimoine immatériel est le produit des gens ordinaires B », III^{ème} Table ronde des ministres de la culture, Guide de discussion, Edition cioff, Istanbul, 2002, P : 2.

2 : (Guy Di Méo, 2006).

naturelles (avec l'idée que *le tout est plus que la somme des parties*) pour des "titulaires" qui sont l'ensemble des espèces vivantes, dont l'humanité fait partie, et pour les générations futures »¹.

La notion du patrimoine naturel s'est notamment développée autour d'une volonté de conserver les grands paysages et espaces nord-américains et leur caractère sauvage (« **wilderness** ») au XIX^eC'est dans cette région du monde, autour du concept de **Wilderness**, que les grands parcs nationaux et d'autres types d'aires protégées se sont développés. Puis au XX^e siècle, la notion s'est étendue, incluant par exemple un patrimoine **éco- paysager**, informationnel et adaptatif contenu dans le patrimoine **génétique**.

Le patrimoine naturel est un des éléments de plus en plus pris en compte pour le classement sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco.« On cherche à produire des indices synthétiques et universels permettant l'évaluation environnementale et la comparaison, en tenant compte du contexte **biogéographique** et de **l'éco-potentialité** du milieu évalué »².

L'article 2 de la Convention de 1972 de l'UNESCO qui précise que le patrimoine naturel est constitué de :

I.4.2.1 Monuments naturels : constitués par des formations physiques et biologiques ou par des groupes de telles formations qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue esthétique ou scientifique.

I.4.2.2. Formations géologiques et physiographiques et zones strictement délimitées constituant l'habitat d'espèces animale et végétale menacées, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science ou de la conservation.

I.4.2.3. Sites naturels ou Zones naturelles strictement délimitées, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science, de la conservation ou de la beauté naturelle.

Certains sites spécialement remarquables justifiant une protection rigoureuse contre tout aménagement qui peut dégage une menace pour eux, et une fréquentation touristique excessive.

1 :http://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_naturel

2 :Idem.

2 : Idem.

II. LES FACTEURS QUI MENACENT LE PATRIMOINE

La Conférence générale de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture, (UNESCO) a constaté lors d'une réunion à Paris, le 17 octobre au 21 novembre 1972, en sa dix-septième session que : « La dégradation ou la disparition d'un bien du patrimoine culturel et naturel constitue un appauvrissement néfaste du patrimoine de tous les peuples du monde ».

Le patrimoine culturel et le patrimoine naturel sont de plus en plus menacés de destruction non seulement par les causes traditionnelles de dégradation mais encore par le développement politique et socio-économique du monde qui les aggrave par des phénomènes d'altération ou de destruction encore plus redoutables.

Habituellement, les facteurs qui favorisent la dégradation et la disparition du patrimoine et d'après une synthèse réalisée à partir d'études de cas et de documents nationaux concernant la dégradation, le vol pur et simple, le trafic illicite ou la destruction malveillante du patrimoine, peuvent être classés en trois groupes :

- Des facteurs classiques
- Des facteurs économiques
- Des facteurs sociaux

II.1. Les facteurs classiques

a) Action du temps

Vieillesse ; est un phénomène bien connu sinon pour rappeler que ses effets (amplitude thermique, érosion notamment) ont particulièrement graves des édifices vulnérables.

b) Action de la Nature

L'action de la nature sur la dégradation des monuments et des sites historiques intervient sous différentes formes que nous pouvons citer : les variations de température, les radiations solaires, l'humidité de l'air et de l'eau, la pluie, l'effet du vent, la foudre et la biodégradation qui comprend les dommages provoqués par les organismes microscopiques, mais aussi ceux engendrés par les insectes, les insectes, la croissance des plantes et par les oiseaux. Les catastrophes naturelles (tremblements de terre, inondations, tempêtes et glissements de terrain) ont un important impact qui minent lentement la résistance des monuments ou édifices anciens, les fragilisent, et finissent par les détruire lors de catastrophes spectaculaires, et dont la protection exige une planification réfléchie et préventive, ainsi des stratégies appropriées pour empêcher ce risque des territoires patrimoniaux.

d) Action de l'Homme

L'homme est responsable des altérations souvent très rapides de son environnement et de son patrimoine architectural, cette action sous la forme de destruction volontaire, d'actes de vandalisme, qui sont dus à l'ignorance, la négligence et l'indifférence de l'homme.

Ces destructions importantes proviennent surtout des guerres, qui ont toujours présenté une menace directe pour le patrimoine.

II.2. Les facteurs économiques

À ces conditions naturelles difficiles vient s'ajouter la croissance économique, elle-même à l'origine de plusieurs causes de dégradation du patrimoine ;

a) La construction d'infrastructures

La modernisation est souvent privilégiée à la préservation du patrimoine culturel et architectural. Les infrastructures modernes notamment d'autoroutes, de routes, de voies ferrées et d'aéroports, de barrages hydroélectriques et de bassins de retenue, de villes nouvelles, ainsi que de zones industrielles et d'extraction minière, a provoqué souvent la démolition des villes anciennes et les destructions des sites archéologiques.

Les aménagements nécessaires à l'expansion urbaine des villes sont responsables de destructions massives au Caire, à Carthage, à Sana' a, et dans bien d'autres cités anciennes.

b) Le progrès économique et technique

Graduellement a poussé de nombreux métiers et services hors des vieilles médinas et des souks, ce qui a eu pour conséquences de modifier les schémas de production, de laisser les vieux entrepôts à l'abandon et de priver les villes historiques d'un pan important de leur base technique, économique et commerciale. Les villes et les souks de Zabid et de la vieille Shibam, au Yémen, deux cités inscrites sur la Liste du patrimoine mondial, sont des exemples éloquents de monuments en voie de disparition.

c) La pollution atmosphérique

Elle est devenue ces dernières décennies l'une des menaces les plus graves pour les bâtiments anciens. L'industrialisation a provoqué une augmentation des émissions d'acides corrosifs, tels que les oxydes de soufre.

II.3. Les facteurs sociaux

« Développement industriel et démographique ont provoqué des mutations sociales qui ont engendré une pratique de cet espace bien plus supérieure que dans le passé, ainsi qu'un mode de vie différents »¹.

Les facteurs sociaux qui ont poussé le plus souvent la dégradation du patrimoine sont décrits ci-dessous.

1 : JEUDY, H-P, « Patrimoines. Stratégies de la conservation du patrimoine », Edition, (DRI)/SRETIE, Paris, 1989, P : 95.

a) L'effet démographique

Les villes du monde ont subi une croissance anarchique sous l'effet démographique qui s'augmente surtout en milieu urbain (dans les médinas de valeur culturelle, par exemple), qui a provoqué un exode des habitants qui ont abandonné ses quartiers anciens aux ruines. Qui dit croissance démographique, dit production d'importantes quantités de déchets solides et liquides, détérioration des services d'entretien, activités de construction illégales et démolition sauvage du patrimoine architectural. Le fort exode rural continue d'accroître les densités dans les villes et les zones côtières.

c) Le tourisme

Le tourisme est la source principale des revenus de certain pays et le facteur majeur de leur développement, mais la croissance rapide des voyageurs internationaux a causé une forte pression surtout sur les fragiles sites du patrimoine culturel. Le tourisme est censé valoriser le patrimoine historique et éventuellement contribuer à sa sauvegarde, peut avoir des effets destructeurs quand il fait l'objet d'un commerce qui outrepassé les capacités d'accueil normales, générant pollution, déchets, voire actes de vandalisme.

d) Le pillage

Le pillage est une menace périmé et continue d'être un problème dans tous les pays. Les fouilles sauvages et le vol sur les sites archéologiques, dans les réserves et les musées comptent parmi les formes les plus odieuses de destruction du patrimoine.

Les « pilleurs de tombes » sont connus depuis longtemps comme des ennemis du patrimoine mais, selon les experts, l'utilisation de techniques modernes et les « incitations » que représentent les offres de marchands sans scrupules et la diffusion immédiate des prix atteints par les objets d'art dans les enchères internationales accélèrent et amplifient fortement le phénomène. La plupart des destructions dues au pillage ne sont pas signalées. En cas de guerre civile ou de troubles politiques, tous les dispositifs de surveillance cessent par définition de fonctionner et des zones entières tombent aux mains des pilleurs. Selon un expert international, «la destruction du patrimoine artistique survenue au cours des 40 dernières années est une catastrophe culturelle vraisemblablement sans équivalent dans l'histoire, qui s'est accélérée ces dix dernières années »¹.

e) Négligence et mauvaise gestion

Enfin, et surtout, la méconnaissance de ce qui constitue un patrimoine irremplaçable et des raisons pour lesquelles il doit être préservé est aussi à l'origine de nombreuses destructions. Des millions de personnes utilisent ou habitent en fait des bâtiments qui font partie du patrimoine culturel, cette utilisation agressive et insensée sans savoir que ces constructions sont vulnérables à certaines conditions, provoquant ainsi parfois des dégâts involontaires.

1 : MELIKIAN D, 1997 « La Cinquième Discipline », Ed First, Paris, 1997, P : 25.

Les sites inscrits du patrimoine mondial sont tenus d'avoir un plan de gestion qui n'existe généralement que sur papier, et d'autres sites qui sont négligés et laissé loin d'une gestion protectrice. La mauvaise gestion s'apparue aussi bien dans la manière d'établir les méthodes de sauvegarde et de la protection des biens. Il peut avoir un plan de gestion et des fonds disponibles, mais les interventions appropriées ne sont pas conçue, et mal supervisées, ou la mise en œuvre est due par des gens non qualifié, et le résultat réel est la perte de l'identité culturelle du bien patrimonial et la fausse lecture de ses valeurs historiques et esthétiques.

III. LES LOIS ET CONVENTIOS INTERNATIONALES EN MATIERE DE SAUVEGARDE DU PATRIMOINE

III.1. La charte international d'Athènes 1931, pour la Restauration des Monuments Historiques

La charte d'Athènes **pour la restauration des monuments historiques** fut adoptée lors du premier congrès international des architectes et techniciens des monuments historiques, à Athènes 1931 dont le but est de protéger les monuments d'intérêt historique, artistique ou scientifique. Sept résolutions importantes furent présentées au congrès d'Athènes et appelées "Carta del Restauro" :

1. Des organisations internationales prodiguant des conseils et agissant à un niveau opérationnel dans le domaine de la restauration des monuments historiques doivent être créées.

2. Les projets de restauration doivent être soumis à une critique éclairée pour éviter les erreurs entraînant la perte du caractère et des valeurs historiques des monuments : il est recommandé lors d'une restauration, de respecter l'aspect historique et esthétique du monument. La conférence recommande subséquemment de maintenir l'occupation des monuments qui assure la continuité de leur vie en les consacrant toutefois à des affectations en respectant leur caractère historique et artistique.

3. Dans chaque Etat, les problèmes relatifs à la conservation des sites historiques doivent être résolus par une législation nationale.

4. Les sites archéologiques excavés ne faisant pas l'objet d'une restauration immédiate devraient être enfouis de nouveau pour assurer leur protection.

5. Les techniques et matériaux modernes peuvent être utilisés pour les travaux de restauration.

6. Les sites historiques doivent être protégés par un système de gardiennage strict.

7. La protection du voisinage des sites historiques devrait faire l'objet d'une attention particulière.

III.2. La charte international de Venise 1964, pour la Restauration des Monuments Historiques

La **Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments études sites**, dite **charte de Venise**, est un traité qui fournit un cadre international pour la préservation et la restauration des bâtiments anciens. Elle a été approuvée par l'Ile Congrès international des architectes et des techniciens des monuments historiques, réunis à Venise du 25 au 31 mai 1964. Son but était de réexaminer d'approfondir les objectifs de la charte d'Athènes 1931.

Elle fut Adoptée par ICOMOS (conseil international des monuments et des sites) en 1965. Les articles de la charte de Venise tournent principalement autour des deux notions : le monument historique et les sites monumentaux, selon elle la notion du monument historique comprend la création architecturale isolée aussi bien que le site urbain ou rural qui porte témoignage d'une civilisation particulière, d'une évolution significative ou d'un événement historique. Elle s'étend non seulement aux grandes créations mais aussi aux œuvres modestes qui ont acquis avec le temps une signification culturelles.

Elle définit également les concepts utilisés dans la préservation tels que la conservation et la restauration en ce qui concerne les monuments historiques et les sites monumentaux :

“ La conservation et la restauration des monuments visent à sauvegarder tout autant l'œuvre d'art que le témoin d'histoire». La conservation impose la permanence de l'entretien des monuments et leur affectation à des fonctions utiles, tandis que la restauration est une opération qui vise à garder un caractère exceptionnel, et avoir un but qui s'agit de conserver les valeurs historiques et esthétiques du monument.

“Les sites monumentaux doivent faire l'objet de soins spéciaux afin de sauvegarder leur intégrité et d'assurer leur assainissement, leur aménagement et leur mise en valeur”.

Elle détermine finalement les normes dans lesquelles doivent s'exécuter les travaux des fouilles puis l'aménagement des ruines et les mesures nécessaires à leur conservation.

III.3.La convention du patrimoine mondial (L'UNESCO)

En 1972 fut rédigée la Convention concernant la protection du Patrimoine Mondial, adoptée par la Conférence générale de l'UNESCO. La Convention reconnaît l'interaction entre l'être humain et la nature et le besoin fondamental de préserver l'équilibre entre les deux.

Cette Convention instruit véritablement la politique de protection du patrimoine au niveau **mondial**. Elle associe dans le même texte le patrimoine **culturel et naturel**. Elle définit les différentes catégories patrimoniales, les critères au nom desquels un bien peut être inscrit sur la liste du Patrimoine Mondial, le processus de candidature, les devoirs des pays ratifiant cette Convention et fixe les devoirs des Etats parties dans l'identification des sites potentiels, ainsi que leur rôle dans la protection et la préservation des sites.**“ Le patrimoine ne pourra prendre toute sa dimension que par une prise de conscience collective, une mobilisation générale fondée sur les valeurs du patrimoine ”**(Koïchiro Matsuura, Directeur général de l'UNESCO)

En signant la Convention, chaque pays s'engage non seulement à assurer la bonne conservation des sites du patrimoine mondial qui se trouvent sur son territoire, mais aussi à protéger son patrimoine national.

Elle précise notamment la répartition des compétences entre les Etats et la communauté internationale incarnée par le Comité du Patrimoine Mondial : les Etats doivent identifier et protéger le patrimoine sur leur territoire mais en même temps sa conservation intéresse l'humanité dans son ensemble.

Aussi les Etats proposent les biens les plus exceptionnels pour une inscription sur la Liste du Patrimoine Mondial, ce qui permet de bénéficier d'une assistance internationale en même temps que cela symbolise l'engagement patrimonial de l'Etat en question

Elle explique le mode d'utilisation et de gestion du **Fonds du patrimoine mondial** et les conditions et modalités de l'assistance financière internationale. L'UNESCO a mis en place divers mécanismes de protection. Le classement d'un bien concrétise l'engagement patrimonial de l'Etat concerné mais n'implique pas une internationalisation juridique du bien en question qui reste propriété exclusive de l'Etat. Toutefois le classement constitue une légitimation de la valeur du bien et un stimulant pour le développement du tourisme. De plus l'Etat bénéficie de programmes d'assistance technique et financière s'il ne peut en assurer seul la protection.

La Convention encourage les Etats parties à sensibiliser le public aux valeurs des biens du patrimoine mondial et à améliorer leur protection par des programmes d'éducation et d'information.

La mission de l'UNESCO : en faveur du patrimoine mondial consiste à :

- Encourager les États à signer la convention de 1972 et à assurer la protection de leur patrimoine naturel et culturel.
- Encourager les États parties à la convention à proposer l'inscription sur la Liste du patrimoine mondial des sites situés sur leur territoire.
- Encourager les États parties à mettre en place des systèmes pour établir et soumettre rapports sur l'état de conservation des sites inscrits.
- Aider les États parties à sauvegarder les sites du patrimoine mondial grâce à une assistance technique et à une formation.
- Encourager la coopération internationale dans les domaines de la conservation du patrimoine culturel et naturel.

III.4. Institution parallèle : ICOMOS

ICOMOS, le Conseil International des Monuments et des Sites, est une organisation internationale non gouvernementale créée en **1965** et dont le siège est à Paris. Cette organisation a un rôle consultatif dans le processus d'inscription d'un bien culturel comme patrimoine de l'humanité. Ce rôle consultatif est institutionnalisé puisqu'il est défini dans la Convention du Patrimoine Mondial. L'ICOMOS possède des délégations régionales dans chaque continent pour améliorer ce travail d'appréciation de la pertinence d'un classement. Il joue également un rôle important dans l'organisation de conférences et la rédaction de recommandations patrimoniales.

III.5. Recommandation de Tunis(1968) : “l'étude de la Conservation, de la Restauration et de la Réanimation des Ensembles Historiques”

A l'issue du 2^e colloque organisé par l'ICOMOS en Tunisie du 09 au 16 avril 1968, pour adopter les mesures suivantes :

- ✓ Renforcement des structures et des moyens des services de protection monumentale par la subvention ou l'augmentation des budgets affecté aux travaux de sauvegarde des ensembles historiques et **l'attribution des instruments correspondants.**
- ✓ Formation et création de corps techniques composés de représentants des disciplines variés : architectes, urbanistes, historiens, sociologue, économistes, juristes et des techniciens, cette équipe pluridisciplinaire est chargée de la conservation dynamique des médinas et son adaptation à des fonctions urbaines actuelles, d'un caractère mixte : résidentiel, artisanal, commercial et culturel.
- ✓ Adaptation de la législation et la réglementation protectrice aux nécessités de la conservation dynamique des ensembles historiques, et création d'une législation qui coordonne la conservation des monuments et des ensembles, et le développement économique et social actuel.
- ✓ Elaboration et mise en œuvre de plans de sauvegarde et de mise en valeur (**PSMV**) des médinas qui visent à assurer leur assainissement pour créer des conditions de vie moderne.
- ✓ Octroi de facilités fiscales et financières aux organismes et aux personnes propriétaires d'immeubles situés dans les médinas en vue d'en assurer l'assainissement et la conservation sous la responsabilité et le contrôle des autorités.

III.6. Charte Internationale du Tourisme Culturel : La Gestion du Tourisme aux Sites de Patrimoine Significatif

Adoptée par ICOMOS à la 12^e Assemblée Générale au Mexique, Octobre 1999, dont elle affirme que le patrimoine culturel et naturel, vu la diversité des cultures humaines, constituent des atouts touristiques majeurs, étant donné que le tourisme est toujours reconnu comme une force positive qui pousse la conservation du patrimoine culturel et naturel.

La participation et collaboration entre les différents intervenants s'apparait indispensable pour construire un tourisme durable et protéger les ressources patrimoniales pour les générations futures.

Parmi les objectifs de cette charte du tourisme culturel nous citons :

- ✓ Encourager et faciliter le travail de ceux qui participent à la conservation et la gestion du patrimoine afin de le rendre plus accessible aux communautés d'accueil et aux visiteurs.
- ✓ Encourager ceux qui proposent des programmes et politiques afin de développer des projets précis et mesurables, et des stratégies qui touchent à la présentation et l'interprétation des ensembles patrimoniaux et des activités culturelles dans le contexte de leur protection et de leur conservation.

IV.LA REGLEMENTATION ALGERIENNE EN VIGUEUR POUR LA PRESERVATION DU PATRIMOINE

L'Algérie aurait hérité le concept du patrimoine et la politique de conservation de la puissance coloniale, étant donné que ce concept a été construit au moment où l'Algérie était une partie intégrante de la sphère culturelle européenne. La politique patrimoniale en Algérie a été avancée au fil du temps suite à l'évolution du concept de patrimoine à travers le monde, dont elle a suivi quatre étapes :

- La période coloniale
- La période post indépendance
- L'apparition d'un ministère consacré à la culture
- La période actuelle

Il est utile de rappeler que l'Algérie a accédé à l'indépendance en 1962 après 132 années d'occupation. L'arsenal légal (lois, décrets, arrêtés et circulaires) établi par la France, à cette époque, servira de source d'inspiration aux textes législatifs de l'Algérie indépendante.

A cet effet, la législation algérienne en matière de patrimoine accuse de nombreuses défaillances nées d'un certain " **suivisme** " des législations étrangères (française en particulier), dont la plus préjudiciable est sans doute l'incohérence des textes.

Dès son indépendance l'Algérie s'est dotée d'un dispositif juridique pour protéger son patrimoine. D'abord par le biais de la **loi : 62/157 du 31/12/1962** reconduisant la législation française applicable aux monuments historiques dans les dispositions non contraires à la souveraineté algérienne, et dont le patrimoine culturel est chargé par le Ministère de l'éducation nationale.

Ensuite à partir de 1967, la législation coloniale est remplacée par une série de textes algériens. Le premier est :

IV.1. L'ordonnance N° 67- 281 : relative aux fouilles et à la protection des sites et monuments historiques et naturels

Cette ordonnance ne recouvrait, dans ses catégories de définitions, que les notions de Monuments et sites archéologiques, et ne prévoyait comme mesures de protection que l'acte de restauration, pris comme mode d'intervention visant à maintenir en l'état ou à reconstituer à l'état originel, d'une manière générale.

Elle fixe des critères, des degrés et une procédure de classements ainsi que les organismes habilités en ce sens. Cette ordonnance définit les sanctions des différentes formes de cession du patrimoine et établit brièvement une idée des rapports de propriété privée et publique.

Cette ordonnance se divise en six tires et contient 138 articles, dont de l'article 19 à 76 sont énoncés :

Le principe et la procédure de classement

- ❖ Les aspects relatifs à l'inventaire supplémentaire
- ❖ L'expropriation pour cause d'utilité publique
- ❖ Du droit de préemption de l'Etat
- ❖ Principes et classement des monuments et sites historiques mobiliers
- ❖ Garde et conservation des monuments et sites historiques

A cette loi vont succéder une série de dispositions réglementaires apportant des modifications mineures quant au fonds et apportant des compléments importants quant aux structures et organismes.

Décret n° 69-82 du 13 juin 1969 : relatif à l'exportation des objets présentant un intérêt national du point de vue de l'histoire, de l'art et de l'archéologie.

L'atelier d'étude et de restauration de la vallée du M'Zab (1972) : dans les années 70, la culture dans son sens global, a vu l'apparition d'un Ministère totalement dédié. Sa prise en charge s'effectue depuis dans un organisme central de gestion qu'est le **Ministère de la culture** et de l'information et ce dans un cadre désormais distinct à travers la direction des musées, de l'archéologie et des monuments et sites historiques.

Arrêté du 17 mai 1980 : relatif aux autorisations de recherches archéologiques.

Décret N° 81.382 du 26.12.1981 : détermine les compétences et les attributions de la commune et de la wilaya dans le secteur de la culture. Ce décret dans un souci de **décentralisation** autorise les communes et les wilayas à intervenir sur les monuments sous l'autorité des services des monuments historiques compétents.

Décret n° 87-10 du 6 janvier 1987 :

Portant création de l'Agence Nationale d'Archéologie et de Protection des Sites et Monuments Historiques. L'agence est chargée, dans le cadre du plan national de développement culturel, de l'ensemble des actions d'inventaire, d'étude, de conservation, de restauration, de mise en valeur et de présentation au public, du patrimoine historique national.

Le décret législatif n° 94/07 du 18 mai 1994 :

En définissant les orientations de la production architecturale et le rôle des collectivités locales dans la promotion des particularités architecturales locales. L'article premier exprime parfaitement la politique en matière d'architecture, à savoir " ... La promotion architecturale ainsi que la protection et la préservation du patrimoine urbain et de l'environnement bâti. ”.

IV.2. La loi 98- 04, sur le patrimoine culturel

La nouvelle loi adoptée en 1998 vient pallier les dispositions de l'ordonnance 67 et propose une vision nouvelle de la notion de patrimoine et l'introduction de la notion des biens culturels exprimant l'ouverture de la dimension patrimoniale. Avec l'avènement de la loi 98- 04, le patrimoine a connu un essor important sous tous ses aspects, qu'il s'agisse de concepts et de notions, ou de méthodes d'intervention, et ce dans un objectif principal, celui de se réapproprier un riche patrimoine culturel, marginalisé pendant des décennies.

Cette loi a porté des nouvelles dispositions par rapport à l'ancienne ordonnance :

- une définition du patrimoine culturel relativement plus complète que celle de l'ancien texte :

IV.2.1 Définition du patrimoine culturel

« La présente loi a pour objectif de définir le patrimoine culturel de la Nation, d'édicter les règles générales de sa protection, sa sauvegarde et sa mise en valeur, et de fixer les conditions de leur mise en œuvre »¹.

Elle définit la notion du **patrimoine culturel** comme : « l'ensemble des biens culturels immobiliers, immobiliers par destination et mobiliers existant sur et dans le sol des immeubles du domaine national, appartenant à des personnes physiques ou morales de droit privé, ainsi que dans les sous- sols des eaux intérieures et territoriales nationales léguées par les différentes civilisations qui se sont succédées de la préhistoire à nos jours. Font également partie de patrimoine culturel de la nation, les biens culturels immatériels produits de manifestations sociales et de créations individuelles et collectives qui s'expriment depuis des temps immémoriaux à nos jours »².

Selon cette loi les **biens culturels** comprennent :

- Les biens culturels immobiliers

1 : Loi 98/04, article 1

2 : Idem, article 2

- Les biens culturels mobiliers

- Les biens culturels immatériels.

Les biens culturels immobiliers : comprennent les monuments historiques, les sites archéologiques et les ensembles urbains et ruraux¹.

Les biens culturels mobiliers: comprennent les objets d'antiquité, les éléments du morcellement des sites historiques, le matériel anthropologique et ethnologique, les biens culturels liés à la religion, à l'histoire de l'évolution sociale, économique et politique, les biens d'intérêt artistique, les manuscrits et incunables, livres, documents ou publication d'intérêt spécifiques, les objets numismatiques ou philatéliques et les documents d'archives².

Les biens culturels immatériels : cette nouvelle notion introduite par la loi 98- 04, est définie : « comme une somme de connaissances, de représentations sociales, de savoir-faire, de compétences, de techniques, fondés sur la tradition dans différents domaines du patrimoine culturel représentant les véritables significations de rattachement à l'identité culturelle »³.

IV.2.2.Régimes de protection du patrimoine culturel

Les procédures de protection sont appliquées en vertu de la loi 98-04 relative à la protection du patrimoine culturel. Un bien culturel immobilier peut être soumis à l'un des trois régimes de protection : l'inscription sur l'inventaire supplémentaire, le classement et l'intégration dans un secteur sauvegardé.

IV.2.2.1. L'inscription sur l'inventaire supplémentaire

Tous les biens culturels immobiliers qui présentent un intérêt historique, archéologique, scientifique, ethnographique, anthropologique, artistique appelant une préservation, peuvent être inscrits sur l'inventaire supplémentaire.

Cette inscription peut être prononcé par arrêté du ministère chargé de la culture après avis de la commission nationale des biens culturels des biens d'intérêt national. Comme elle peut être prononcé par arrêté du Wali après un avis de la commission des biens culturels de la wilaya concerné pour les biens ayant une valeur significative locale⁴.

IV.2.2.1. Le classement des biens culturels immobiliers

Le classement est une mesure de protection définitive. Ce classement va apporter des effets sur les biens culturels immobiliers classés, en notant qu'aucune servitude ne peut établie par convention sur un bien culturel classé sans l'autorisation du ministère chargé de la culture.

1 : Loi 98/04, article 8

2 : Idem, article 50

3 : Idem, article 67

4 : Idem, article 11

Les monuments historiques sont soumis au classement par arrêté du ministère chargé de la culture après avis de **la commission nationale des biens culturels**, sur sa propre initiative ou de toute personne y ayant intérêt.

« L'arrêté de classement s'étend aux immeubles bâtis ou non bâtis situés dans une zone de protection qui consiste en une relation de visibilité entre le monument historique et ces abords desquels il est inséparable. Ce champ de visibilité dont la distance est fixé à un minimum de deux cent(200) mètre afin d'éviter la destruction des perspectives monumentales comprises dans cette zone »¹.

L'arrêté doit déterminer les conditions de classement et énoncer les servitudes et obligations qui en découlent.

IV.2.2.3. Les secteurs sauvegardés

«Les ensembles immobiliers urbains ou ruraux tels que les casbahs, médinas, ksours, villages et agglomérations traditionnels caractérisés par leur prédominance de zone d'habitat, et qui par leur homogénéité et leur unité architecturale et esthétique, présentent un intérêt historique, architecturale, artistique ou traditionnel de nature à en justifier la protection, la restauration, la réhabilitation et la mise en valeur, sont érigés en secteurs sauvegardés »².

« Ces secteurs sont créés et délimités par décret pris par rapport conjoint des ministères chargés de : la culture, de l'intérieur, des collectivités locales et de l'Environnement, de l'Urbanisme et de l'Architecture. Ils peuvent aussi proposés directement par les collectivités locales ou le mouvement associatif au ministre chargé de la culture. La création des secteurs sauvegardés intervient après avis de la commission nationale des biens culturels »³.

Les secteurs sauvegardés sont dotés d'un **plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur**, tenant lieu de plan d'occupation des sols qui va constituer un véritable cahier des charges pour les constructeurs et une référence réglementaires pour les pouvoirs publics locaux.

Le plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur est élaboré, selon les dispositions de la même loi, en trois phases :

- Diagnostic et mesures d'urgence
- Etude historique et typologique et avant- projet du PPSMVSS
- Rédaction finale du PPSMVSS

1 : Loi 98/04, article 17

2 : Idem, article 41

3 :Idem, article 42

4 :Idem, article 44

« Le plan permanent de sauvegarde est approuvé : par un décret exécutif pour les secteurs sauvegardés de plus de 50000 habitants, et par arrêté des ministères concernées pour les secteurs sauvegardés de moins de 50000 habitants, après avis de la commission des biens culturels »¹.

IV.2.3. Le cadre administratif

La protection du patrimoine en Algérie est gouvernée par différents organismes. Au niveau central, c'est la **direction du patrimoine culturel** relayée par la sous- direction **des sites et monuments historiques** du ministère de la culture qui initie et coordonne les différentes actions en faveur de la protection et la sauvegarde du patrimoine.

Aussi, l'**Agence Nationale d'Archéologie des monuments et sites historiques** placée sous la tutelle du ministre de la commission et de culture, est chargée dans le cadre du plan national de l'ensemble des actions en faveur du patrimoine historique national. Il s'agit d'actions d'inventaire, d'étude, de conservation, de restauration, de mise en valeur et de présentation au public. Cette agence est représentée au niveau régional par **les circonscriptions archéologiques** qui regroupe un certain nombre d'antennes archéologique agissant au niveau local. Malheureusement ces antennes ne regroupent pas l'ensemble du territoire, et elles se trouvent face à des multiples problèmes (moyens, budgets, etc....).

Enfin, les **Commission des Biens Culturels Nationaux**, et les commission des wilayas sont des organes consultatifs institués auprès du ministre chargé de la culture. Cet organe de concertation compte des représentants de plusieurs ministères, il a officiellement été installé en septembre 2002 par le ministre de commission de la culture. Ces commissions sont chargées de mètre des avis sur toutes les questions relatives à l'application de la loi, de délibérer sur les propositions de protection des biens culturels, ainsi que sur la création des secteurs sauvegardés.

V. LA PROTECTION DU PATRIMOINE

Les monuments, les sites et tous les biens patrimoniaux légués de longues périodes, avant sa transmission à nous, ils subissent des transformations et des dégradations causées par l'action du temps et de l'homme, qu'ils affaiblissent par des phénomènes d'altérations et de destructions.

La protection du patrimoine sous toutes ses formes et de toutes les époques, apparait comme une action requise pour assurer les conditions de sa pérennité. Et sur le point juridique, la protection vise à garantir une défense contre tout traitement dangereux, à fournir des orientations pour une intervention appropriée et à instituer les sanctions correspondantes.

La protection du patrimoine culturel est gouvernée par trois éléments important :

- Les chartes, référence professionnelle dressée par des experts et contenant des orientations, des dispositifs et critères de la conservation.
- Les conventions et les accords, entre personnes, institutions et états (comme la convention de l'UNESCO).

- Les lois, internationales et nationales établies dans les mesures adéquates de protection et de mise en valeur.

Le patrimoine culturel et naturel doit faire l'objet d'une législation spécifique, protectrice, qui répond aux différents problèmes et enjeux économiques, politiques, scientifiques et culturelles.

V.1. Les opérations de protection

V. 1.1. La sauvegarde

D'après la charte internationale de Venise 1964, et précisément son "article 3", "La conservation et la restauration des monuments visent à sauvegarder tout autant l'œuvre d'art que le témoin d'histoire", cela veut dire que la conservation n'est qu'un moyen pour atteindre la sauvegarde.

Selon la charte de l'UNESCO, On entend par "sauvegarde" les mesures visant à assurer la viabilité du patrimoine culturel, y compris l'identification, l'entretien, la préservation, la protection, la promotion, la mise en valeur, ainsi que la revitalisation des différents aspects de ce patrimoine.

V. 1.2. La conservation

Action de maintenir intact ou dans le même état. En matière de patrimoine, le terme désigne : l'utilisation des techniques et procédés matériels servant à maintenir les édifices dans leur intégrité.

D'après la charte internationale de Venise 1964, la conservation des monuments impose la permanence de leur entretien, favorisée par l'affectation de ceux-ci à une fonction utile à la société.

Conservation intégrée

« Consiste à traiter (conservée, restaurer, réhabiliter) les constructions et ensembles anciens pour les rendre utilisables pour la société moderne et à les intégrer dans les plans d'aménagements urbains et ruraux, de l'échelon de l'îlot à celui du territoire »¹.

Dans le cadre de la conférence d'Athènes sur la conservation des monuments historiques 1931, G. NICODEMIE a été l'un des premiers à formuler les objectifs de la conservation intégrée ("il s'agit pas de mettre les monuments hors de la vie... Il faut savoir les comprendre et leur donner toujours une place vivante dans la ville vivante")

Aujourd'hui, la conservation intégrée est devenu, en Europe une dimension essentielle de l'urbanisme. En associant les différents acteurs : conservateur, aménageur, avec la participation croissante des collectivités locales et des associations d'habitants, la conservation intégrée demande les moyens juridiques, administratifs, financiers et techniques spécifiques. Afin d'assurer ces majeurs impératifs qui conduisent à des nouvelles pratiques : modernisation et réhabilitation, réanimation des immeubles anciens par des nouveaux usages dans une double perspective fonctionnelle et esthétique.

1 : JEUDY, H-P, Op.cit, P : 309.

V. 1.3. La préservation

Une opération de protection d'un ensemble de constructions ou une partie de celles-ci contre les agents extérieurs afin d'empêcher sa détérioration. Mais quand il s'agit d'un monument ou site classé comme patrimoine, la préservation a pour but de maintenir la durabilité et la stabilité de celui-ci pour garder sa mémoire.

La préservation est un synonyme de sauvegarde, elle assure la protection du patrimoine architectural et naturel contre l'action destructrice des hommes. C'est une opération qui vise à conserver le patrimoine l'aide de techniques d'entretien, de consolidation et de restauration... par une législation appropriée.

Le problème de la sauvegarde et de la préservation des monuments et sites historiques est posé suite :

- A des guerres dévastatrices.
- A des catastrophes naturelles.
- A des actes de vandalisme (voulu ou subi).
- A des dégradations dues à l'effet de temps.
- A l'ignorance de l'histoire et de sa propre culture

V. 2. Typologie des interventions de sauvegarde

L'opération d'intervention sur le tissu existant ont été définies par "Italo Rota" dans un dictionnaire, créer en 1986 : dans il a rappelé les définitions des **Septes** termes couramment employés dans le travail des architectes sur le construit, « il s'agit de : restauration, réhabilitation, rénovation, reconversion, restructuration, récupération, reconstruction »¹.

La législation Algérienne ne constitue aucune définition claire et nette qui identifie et distingue les différentes opérations d'interventions sur les biens culturels immobiliers, et ça présente l'une des failles des plus importants et des plus préjudiciables.

V. 2.1. Restauration

Qui est l'opération extrême de la conservation, c'est remettre en bon état, restituer le monument à l'identique ou à l'état original. Il s'agit de réparer, d'entretenir.

La célèbre définition de " EugèneViollet le Duc" (architecte et théoricien Français) en 1815, selon laquelle " Restaurer un édifice, ce n'est pas l'entretenir, le réparer ou le refaire, c'est le rétablir dans un état complet qui peut n'avoir jamais existé à un moment donné"².

Par contre Cesare Brandi (théoricien d'art italien) voit que « la restauration se déroule sous le contrôle de deux instances historiques et esthétiques qu'il fait d'un objet un œuvre d'art »¹.

1 : Dominique Rouillard, « Architecture Contemporaine et Monuments Historiques », Guide des réalisations en France depuis 1980, édition ; le Moniteur, France, Mars 2006, P : 168

2 REY ALAIN DIR, « Dictionnaire historique de la langue française », Paris, 1992 Dictionnaire Le Robert, P : 478-479

Le concept de restauration est associé, du point de vue historique et logique, de ceux de monuments historiques, d'art, d'histoire d'archéologie. Toutefois, comme ces notions, il est effectivement apparu dès le XV siècle. La restauration s'intéressait toujours aux monuments de l'Antiquité, d'abord et surtout les sculptures, puis certains édifices. Rome, Sixe IV fait restaurer le temple de Vesta est un siècle plus tard, en 1588, Sixte --Quint fait refaire par Fontana la base et le sommet des colonnes Trajane et Antonine.

La deuxième moitié du XIX siècle avait la restauration se constituer en une discipline développée entre deux idées opposées adoptées par E. Viollet-le-Duc et J. Ruskin.

La célébrité de Viollet tient à la fois à l'abondance de ces œuvres théoriques et au prestige des édifices ou des ensembles qu'il a restaurés. En priori la valeur didactique des monuments que leur "valeur d'ancienneté", il préconisait une restauration complète et solide, n'hésitant pas devant la reconstitution.

Pour "RUSKIN", en revanche "la restauration et la pire forme de destruction" (in les sept lampes de l'architecture, 1849). Elle est contraire au respect dû au travail humain et aux œuvres sacrées du passé, auxquelles il est inadmissible de toucher, même pour leur entretien. Les théories de RUSKIN conduisent à la ruine et à la désintégration prospective du patrimoine bâti, sous l'action corrosive du temps.

La synthèse des deux oppositions extrêmes de VIOLLET le duc et RUSKIN a été réalisée par l'Italien "Camillo BOITO". En 1883, il proposait une charte de la restauration en huit points, dont on retrouve la marque dans la recommandation de la conférence d'Athènes 1931 et dans la charte de Venise 1966.

D'après l'article 9 de la charte de Venise 1964, "La restauration est une opération qui doit garder un caractère exceptionnel. Elle a pour but de **conserver** et de révéler **les valeurs esthétiques et historiques** du monument et se fonde sur le respect de la substance ancienne et de documents authentiques. Elle s'arrête là où commence l'hypothèse... Tout travail de complément reconnu indispensable pour raisons esthétiques ou techniques relève de la composition architecturale et portera la marque de notre temps".

Le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, définit la restauration comme « une opération qui consiste à rendre, au moyen de techniques appropriées, leur intégrité à toutes les parties l'ayant perdu, d'une œuvre d'art et en particulier, d'un édifice ou d'un ensemble d'édifices »².

Selon la législation Algérienne, la restauration est « une opération caractérisée par une mise en valeur en général d'immeubles présentant un intérêt architectural ou artistique. Elle concerne le plus souvent des immeubles immobiliers classés conformément à la législation spécifique »³.

1 : Cesare Brandi, « Théorie de la Restauration », édition du patrimoine, Centre des Monument Nationaux, Paris, 2001, P : 15

2 : P.Merlin- F. Choay, « dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Edition presses universitaires de France, Paris, 1988, P : 55.

3 :L'ordonnance N°67/281 du 20/11/1967

V. 2.2. Réhabilitation

La réhabilitation est une opération ou un type d'intervenants qui s'applique à tout objet avec une tendance à réparer et à remettre en état de fonctionnement. Cette pratique architecturale est née à la fin des années 1960, en réaction contre les destructions massives des centres urbains effectuées après la 2^{ème} guerre mondiale. En 1966, situe les 1^{ères} applications du mot réhabilitation au cadre bâti. C'est à cette époque que le mouvement de contestations contre les rénovations urbaines se développe en France.

Elle est majoritairement utilisée pour désigner « des rénovations de logements et pour qualifier des interventions avec changement de programme »¹. Elle comprend plusieurs travaux de conservation ayant pour but de la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine bâti.

Selon le dictionnaire le Robert : Réhabiliter ne signifie pas seulement améliorer le bâti, mais c'est aussi prolonger la vie d'un bâtiment pour le "rétablir dans l'estime".

D'après la charte de Venise, la réhabilitation désigne, « toute intervention qui ne peut être classée comme "construction neuve" et qui n'est pas tenue à respecter toutes ces obligations ».

La réhabilitation est donc : « remettre en état d'habitation », « elle renvoie à une pratique ancestrale d'amélioration et de renouvellement de la forme bâtie sur elle-même qui accompagne l'évolution des façons d'occuper l'espace. Elle appelle par conséquent une réflexion sur l'enrichissement des modes de vie et les relations entre les individus dans un lieu »².

Elle consiste par conséquent à modifier un immeuble ou groupe d'immeubles ou d'équipement en vue de leur donner les commodités essentielles et nécessaires aux besoins de base des locataires ou d'utilisateurs (alimentation en eau, électricité, sanitaire...). Ce type d'opération peut conduire à une redistribution interne des locaux, le souci majeur était l'amélioration des conditions d'habitats³.

En effet la réhabilitation est un processus d'amélioration et d'adaptation du bâtiment à de nouveaux besoins, dont des objectifs majeurs⁴ :

- 1) L'objectif prioritaire relève au sécurité et confort des usagers qu'il soit ergonomique, visuel, thermique ou acoustique.
- 2) La réhabilitation appelle généralement une révision du fonctionnement et des contraintes d'exploitation.
- 3) L'adaptation des bâtiments aux évolutions sociales et culturelles.

Bien que le concept de réhabilitation suppose un respect du caractère architectural du bâtiment par la jonction entre la révision fonctionnelle et l'intervention sur la forme, elle s'oppose à la restauration qui implique un retour à l'état initial.

1 :Dominique Rouillard, op.cit, P : 169

2 :Pascale Joffroy, « La réhabilitation des bâtiments, Conserver, Améliorer, Restructurer les Logements et les équipements », Collections Techniques de Conception, édition : Le Moniteur, 17 rue d'Uzès-75002, Paris, 1999, P : 12.

3 :Circulaire interministérielle n : 7 promulguée en 1981, ayant pour objectif : " Instruction relative aux modalités d'élaboration et d'appropriation des études d'intervention sur le tissu urbain, dans le cadre de la revalorisation de vieille ville".

4 :Pascale Joffroy, op.cit, P : 118.

V. 2.3.Rénovation

D'origine latine "Révatio" désigne « l'action de remettre à neuf quelque chose. Améliorer en donnant une forme nouvelle, moderne, remettre à neuf »¹.

Il s'agit d'un ensemble d'opérations physiques qui s'effectuent par l'apport d'éléments neufs dans le but de conserver l'objet culturel. Cette intervention est attachée à l'expression rénovation urbaine apparue dans les années 1960 et 1970 en France sous la mauvaise qualité des bâtiments et l'insalubrité de certains quartiers anciens qui a motivée des massives opérations de rénovation urbaine des différents quartiers en France, notant les transformations de quartiers entiers de Paris par Haussmann, le quartier de la pègre, dit petites Pologne, devenant par exemple le luxueux quartier Saint Augustin.

Cette intervention porte des **modifications sur le bâti** dans son apparence, une **Réinterprétation** du style existant (façade, mobilier...), ou sa structure (**restructuration**), en conservant la même **affectation (réhabilitation)** le bâtiment dans sa fonction d'origine².

La rénovation peut être donc formée de deux interventions différentes :

✓ La Reconstruction : opération de reproduction des substances dont la constitution et les caractéristiques sont bien connues grâce à un témoignage matériel ou documentaire, tout en se limitant à la mise en place d'élément destiné à compléter une entité incomplète, les parties reconstruites doivent être facilement identifiables.

✓ L'amélioration de l'état existant : il s'agit d'une intervention sur l'état technique et les équipements par une consolidation des structures existantes et un aménagement adéquat et un équipement qui répond aux nouvelles exigences afin d'apporter le confort nécessaire aux lieux en question.

La rénovation/restauration, met l'accent sur la sauvegarde et la mise en valeur de l'aspect spatial physique d'une aire urbaine particulièrement riche en témoignages historiques, culturels et architecturaux³.

V. 2.4.Réanimation(Reconversion)

Qui se réfèrent aux éléments architecturaux et urbains abandonnés, dépourvus d'âme ou de vie, il s'agit-là plutôt d'une volonté qui se traduit par des opérations d'intégration apportant aussi de nouveaux éléments pour les nouvelles activités.

Action de redonner une âme, de rendre la vie à des monuments désaffectés en affectant à une fonction utile pour la société dans un but de conservation sans altérer l'enveloppe de l'édifice.

C'est une **rénovation** avec changement de programme, il s'agit d'une réaffectation, **redistribution**, **requalification** et **retranchement** des espaces pour assurer les nouvelles fonctions. Le monument est **recyclé**, **réutilisé** et **réemployé** »¹.

1 :Petit Larousse illustré, 1991

2 : Dominique Rouillard, op.cit, P : 170.

3 :A.Zucchli, « Introduction à l'Urbanisme Opérationnel et la Composition Urbaine »Volume 2, Ed.O.P.U , Alger, 1983, P :59.

La réanimation (revitalisation) ne peut être spontanée. Elle est planifiée et organisée. Quel que soit son échelle (du monument individuel à la ville historique) qu'elle soit placée sous l'autorité de l'administration centrale (dans le cadre de la politique du patrimoine) ou celle des collectivités locales ou d'associations privées, la réanimation demande de l'imagination et de l'intuition dans le choix des solutions adoptées. Dans le cas d'édifices isolés (châteaux, couvents, casernes, hôpitaux), il s'agit, le plus souvent, de leur trouver de nouvelles vocations. C'est ainsi, par exemple, que les anciennes petites écuries de château de Versailles ont été affectées à une école d'architecture².

La fonction nouvelle doit pouvoir s'insérer dans la structure de l'édifice ancien non seulement des critères d'organisation qui lui sont propres, mais aussi dans une perspective de mise en valeur et de réhabilitation de sa substance architecturale³.

V. 2.5. Restructuration

Elle représente l'ensemble des dispositions et des actions (soit des actions administratives ou techniques), pour intervenir dans certaines parties de la ville existante figurant normalement dans un instrument de planification physique.

La politique de restructuration se doit répondre aux exigences de récupération et de meilleure utilisation de l'espace urbain basées sur les changements qui se manifestent au niveau des activités économiques et du comportement social.

Dans le cadre d'une restructuration d'un bâtiment, d'un monument ou d'un immeuble d'habitation, il s'agit d'une réorganisation par la modification de ces structures, ces distributions et son cloisonnement intérieur dans un souci fonctionnel afin de marquer son époque.

V. 2.6. Extension

C'est la **création** d'un bâtiment neuf, dans la continuité ou en rupture (esthétique et stylistique) avec le monument en conservant ou en changeant l'affectation. « Il s'agit d'une construction **contigüe à l'ancien**, par un bâtiment –aile, c'est **l'addition** et **le prolongement**, soit par une partie neuve détachée est mise en relation avec l'ancien monument par des espaces libres comme : jardins, cours »⁴.

1 : Dominique Rouillard, op.cit, P : 171

2 : Cesare Brandi, op.cit, P : 25.

3 : E. Martin, Confrontation n : 2 du conseil de l'Europe, Octobre, 1974.

4 : Dominique Rouillard, op.cit, P : 171.

V. 2.7. Revalorisation

C'est « rendre son ancienne valeur ou une valeur plus grande »¹. **Synonymes** : accroître, augmenter, majorer, réévaluer, réhabiliter, rehausser, renchérir, surenchérir, valoriser.

La revalorisation d'un patrimoine culturel est une intervention sur ces valeurs, après une lecture historique critique, en déterminant les différentes valeurs : historiques, artistiques, dont le but de faire valoriser et surenchérir ce patrimoine et réintégrer dans la vie moderne.

Depuis l'adoption par l'Unesco de la Convention du patrimoine mondial en 1972, plusieurs expériences à travers le monde entier ont démontré l'intérêt économique de la valorisation du patrimoine.

La valorisation du patrimoine procède de son potentiel en matière d'usages, de communication, d'appropriation par des résidents et des touristes ; elle renvoie à la capacité d'un lieu d'attirer du tourisme ou à l'installation d'entreprises de services dont les employés et cadres sont sensibles à la qualité de l'environnement architectural esthétique ou historique. Elle procède surtout de la valeur symbolique associée au patrimoine².

1 :Petit Larousse illustré, 1991

2 : Françoise Benhamou et David Thesmar, « Valoriser le patrimoine culturel de la France », (© Direction de l'information légale et administrative. Paris, 2011, P : 34

CONCLUSION

Affirmation du passé et mémoire, support hérité et création continue, le patrimoine possède divers visages, qu'il soit architectural, archéologique, environnemental ou paysage, savoir-faire ou symbole, il constitue une norme universelle de notre cadre de vie et référence de notre futur.

L'idée du patrimoine est une création occidentale soumise à des conventions et conditions diverses dans le but de clarifier le sens adéquat de ce concept, autour duquel pivotent d'autres notions comme histoire et mémoire.

Le concept de patrimoine a beaucoup évolué dans le temps, il ne s'agit pas de protéger uniquement les monuments mais tout l'ensemble du patrimoine, comme d'ailleurs était le but de la charte d'Athènes de 1931 : la protection des monuments de valeurs historiques ou artistiques particulières et leur environnement.

Selon les recommandations de "UNESCO" en 1972, la convention fait introduire un nouveau terme qui est "le patrimoine culturel", une notion globale mais liée avec les monuments, les ensembles et les sites.

De plus que la charte du Tourisme Culturel de 1999, favorise l'intention dynamique entre le tourisme et le patrimoine culturel, elle encourage l'ensemble des initiatives qui visent à améliorer les conditions de gestion et de conservation du patrimoine.

La législation Algérienne a adopté la politique de protection de ses biens patrimoniaux sur la base d'un support colonial, qui a été développé au fil du temps non éloigné à l'évolution de cette politique protectrice dans le monde.

Chacune des chartes et recommandations à sa manière, à ses dispositifs, à ses lois, démontre l'intérêt majeur que porte la plupart des états au patrimoine culturel et naturel et à la protection de ce dernier, en adoptants les stratégies adéquates pour sa conservation et les interventions appropriées pour la sauvegarde.

CHAPITRE 2

LE LEGS ARCHITECTURAL COLONIAL

EN ALGERIE (1830 – 1962)

INTRODUCTION

Au cours de l'histoire, l'Algérie est une terre d'histoire qui dispose d'un héritage culturel et naturel exceptionnel par sa portée symbolique, témoignant du passage de nombreuses civilisations, celle-ci en effet, recèle un patrimoine colonial architectural et urbain très important qui date de la période coloniale 19^{ème} 20^{ème} siècle, et qui témoigne d'un échange d'influences pendant une période donnée et qui représente un type de construction illustrant une période significative de l'histoire.

Ce patrimoine colonial appartenant à l'une comme à l'autre rive, car fondé sur des références communes, qu'il s'agisse de modèles de composition urbaine, de types de distribution des bâtiments, de dispositifs réglementaires, de systèmes constructifs, de répertoires ornementaux, voire d'influences internationales.

En effet, le patrimoine bâti de l'époque coloniale cumule de plusieurs années et de plusieurs politiques constructives, marque profondément le paysage urbain de notre pays, tant par le nombre que par la qualité.

Bien que le patrimoine colonial en Algérie, durant ces dernières années a suscité de nombreux débats, entre patrimoine récent et butin de guerre. Ce dernier et vue sa valeur historique, architecturale et esthétique, est considérée aujourd'hui par les autorités publiques comme patrimoine culturel à préserver et classé au rang des monuments historiques protégés.

Dans ce chapitre, nous allons essayer de traiter le concept du patrimoine colonial bâti et mettant l'accent sur le patrimoine récent de la Méditerranée, mais également sur les figures qui ont marqué l'histoire architecturale et urbaine de l'Algérie coloniale durant l'occupation française entre 1830 et 1962.

I. LE PATRIMOINE COLONIAL

I.1. Définition

On entend par colonial ; une période d'occupation et de contrôle d'un territoire par une puissance étrangère.

Le patrimoine colonial est donc l'œuvre ou le legs d'un colonisateur. Partant de ce fait le « patrimoine colonial » prête à confusion, parce que la reconnaissance d'un patrimoine obéit systématiquement à des canons référentiels et de valeurs socioculturelles, et là, se creuse le fossé entre une identité patriotique et une œuvre coloniale dépourvue de sens, et messagère de souffrances.

D'après Mohamed L'Azhar Gharbi¹ le terme arabe Turath est imprégné de charges culturelles et historiques qui lui donnent un sens différent de celui de "patrimoine". En analysant ce concept de Turath, Abdallah Laroui estime que les penseurs arabes et orientalistes l'ont utilisé dans le sens de "Religions, Culture, Civilisation, Adab"¹.

Quel que soit sa signification, orientale ou occidentale, l'adjonction des deux termes «patrimoine» et «colonial» est très mal ingérée par nos sociétés musulmane, pour ne pas dire carrément rejetée, c'est un legs de toute civilisation hostile et étrangère. Pour de telles raisons, le patrimoine colonial se pose en Algérie et continue à être perçu par notre société comme un système de protection à l'égard de l'autre. Cette volonté d'opposition set encore véhiculé à travers les définitions du patrimoine, notant : « dans des pays ayant toujours un problème identitaire à régler, le patrimoine est souvent confondu avec l'authenticité »².

Le patrimoine historique représente aujourd'hui un besoin et un élément porteur de l'identité culturelle de chaque nation mais qu'il s'agit d'un patrimoine colonial étranger qui reflète des puissances coloniales et une partie d'histoire intégrante dans chaque monument et vestiges de ces époques.

I.2. Aperçu historique sur La politique de mise en valeur du patrimoine colonial au 19^{ème} et 20^{ème} siècle

Dès les premières années du 19^{ème} et 20^{ème} siècle, dans un contexte de quête des origines latines et de promotions de valeurs classiques véhiculées par l'architecture romaine, la puissance coloniale va avant toute chose se soucier de la prise en charge des sites et des monuments historiques de la période romaine d'abord, puis ceux relatifs aux autres époques »³. « Fort logiquement, la prise de

1 : "Héritage et renaissance civilisationnelle dans le monde arabe", in Horizons maghrébins, N° 18-19, 1992, p. 205. In, GHARBI, Mohamed-Lazhar, « Le patrimoine colonial au Maghreb », extrait de <http://www.hermes.jussieu.fr>.

2 : Mechtat(K), De l'authenticité à l'innovation dans le Maghreb, architecture et urbanisme, patrimoine, tradition et modernité, Publisud, p : 43

3 : Nabila Oulebsir, « La découverte des monuments de l'Algérie, les missions d'amable, Ravoisié et Edmond Duthoit(1840-1880),REMMM, 73-74, Aix-En-Provence,1996,P :58.

conscience d'un patrimoine commun qui va au au-delà de la période musulmane rattache plus encore la métropole et l'Afrique du Nord »¹.

Pendant les années 1840, les spécialistes et les scientifiques vont introduire les méthodes de mise en valeur du patrimoine architectural. Après en 1842, Amable Ravoisié, pionnier des explorations scientifiques de l'Algérie², ce dernier et avec ses descriptions, à construire les bases d'une identification et d'une mise en valeur des monuments de l'Algérie.

Dès 1860, l'architecture locale a suscité d'intérêt par l'avènement de Napoléon III qui apporte les arguments politiques à la faveur d'une mise en valeur de la culture locale³. Cette volonté de protéger l'architecture traditionnelle et le savoir-faire locale va permettre de poser les jalons d'une approche patrimoniale de la production architecturale et des monuments de l'Algérie.

Plus tard, en 1872, Edmond Duthoit, à travers son étude sur la conservation des monuments arabes, va constituer un répertoire des monuments de l'Algérie et créer un cadre privilégié pour la reconnaissance, l'identification et la conservation des monuments. En 1880, il a été nommé architecte chef des monuments historiques, inaugurant l'une des premières structures du patrimoine en Algérie et les premières expériences de restauration.

En 1887, la loi relative à la conservation des monuments et objets d'art ayant d'intérêt historique et artistique. Elle a mis les bases juridiques de l'action du **service des monuments historiques de l'Algérie**. La première liste officielle des monuments historiques est établie cette même année qui comptera sept(7) monuments, la seconde dressé en 1900, rassemblera un total de 84 monuments classés.

Avec la loi de 1930, les notions de patrimoine et monuments historiques sont étendues aux ensembles naturels. Outre les considérations historiques, les dimensions scientifiques, légendaires et pittoresques fondent pour la première fois la définition des valeurs patrimoniales. La loi de Septembre 1941 apporte quant à elle les éléments de réglementation des fouilles archéologiques. En février 1943, la loi instituant les « abords de 500m » autour des monuments classés et inscrits, en induisant ainsi une valorisation des monuments et leur environnements.

Après l'indépendance, l'état algérien a préoccupé par les taches urgentes de reconstructions, en conservant le cadre législatif et administratif hérité de la présence française. C'est qu'avec l'ordonnance de 1967, que seront promulgués les premiers textes juridiques définissant ainsi la politique algérienne de protection et mise en valeur des monuments et des sites historiques.

1 : Anne Ruel, «L'archéologie, la passerelle invisible : du patrimoine à l'identité », in Jean-Jacques Jordi(dir),Alger,1860-1930 ; le modèle ambigu du triomphe coloniale, Ed, autrement série, Mémoire 55, Paris, 1999, P :125

2 :Voir à ce sujet, l'ouvrage d'Amable Ravoisié « Exploration Scientifique de l'Algérie pendant les années 1840, 1841, 1842 » in beaux-arts, architecture et sculpture, Firmim Didot Frères, Paris, 1866. La bibliothèque nationale du Téliémly à Alger conserve une copie de ce précieux document.

3 :Francoise Béguin, « Arabisation, décor architectural et tracé urbain en Afrique du Nord, 1830-1950, Dunod, Paris, 1983, P : 9

II. LE PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN AUX 19^{EME} ET 20^{EME} SIECLES EN ALGERIE

L'association des termes de patrimoine et Relation internationale est souvent évocatrice du patrimoine colonial, qui se constitue d'un ensemble des éléments regroupé en deux catégories. D'un côté, il renvoie au patrimoine ancien, présent avant l'arrivée des colonisateurs, le patrimoine pillé mais il peut aussi désigne le patrimoine bâti (architectural et urbain) entrepris par les colonisateurs. Le patrimoine pillé regroupe les objets qui ont été collectés entre 1870 et la première guerre mondiale. Par contre le patrimoine bâti (architectural et urbain) résulte de deux types d'actions coloniales. Il peut s'agir de villes créées par les puissances coloniales épousant leur style urbanistique. A l'inverse, il peut s'agir d'agglomérations précoloniales transformées par les colonisateurs du fait l'appropriation physique de l'espace urbain préexistant.

En effet les deux aspects du patrimoine monumental, les sites archéologiques et les collections d'une part, les édifices et les dispositions urbaines d'autre part, ne sont pas de même nature et ne remplissent pas les mêmes fonctions : le patrimoine architectural et le patrimoine archéologique ne reflètent pas de la même façon la « politique coloniale ». En effet, l'architecture traduit beaucoup plus clairement les « politiques » conduites par les différents gouvernements et se prête assez aisément à leur interprétation. Il en va tout autrement pour l'archéologie, car, si elle bénéficie en Algérie des conditions de la conquête et si l'antiquité romaine constitue indiscutablement un « référent patrimonial » et un modèle de colonisation, la réalité de cette science en formation évolue considérablement entre 1830 et 1930¹.

« L'Algérie a hérité la notion du patrimoine de la colonisation Française »². A ce titre la production architecturale et urbaine du 19^{ème} et 20^{ème} siècle, issue de la présence française dans le pays, constitue un exemple typique d'un patrimoine colonial. La conception patrimoniale rapportée à un espace architectural colonial importé soulève une problématique d'une identité culturelle et suppose un effort d'acceptation et d'appropriation. On peut affirmer qu'en Algérie la notion de patrimoine architectural et urbain colonial est une notion complexe et ambiguë. Le patrimoine rassemble et divise à la fois, il rassemble lorsqu'il est porteur de valeur d'identification culturelle d'un peuple et divise lorsqu'il devient un instrument idéologique. En Algérie, si la notion du patrimoine rassemble autour de l'ancien, elle divise considérablement lorsqu'il s'agit de l'héritage du 19^{ème} et 20^{ème} siècle.

La question est posée de cet héritage d'une architecture coloniale dans les anciens pays colonisés : qu'en faire aujourd'hui ? On pourrait plutôt prendre l'exemple de Casablanca, dont l'architecture coloniale bénéficie d'une certaine attention des autorités et des architectes marocains. Le contexte de ces pays qui ont une autre culture que celle des anciens colons, et c'est le cas d'Alger, amène à poser certaines questions : est-ce que cette architecture laissée en héritage est adaptée à leur mode de vie ? Cette architecture vaut-elle la peine d'être conservée ? Si oui, comment les adapter ? Aujourd'hui cette architecture « coloniale » fait partie de l'histoire et de la culture du

1 :Nabila Oulebsir, la construction du patrimoine en Algérie, de la conquête au centenaire, Thèse de doctorat ; EHESS Paris-2000 ; les usages du patrimoine, monuments, musées et politiques coloniale en Algérie (1830-1930), Maison des sciences de l'homme, Paris, 2004.

2 :Idem, P :249-251

pays, comme en Algérie l'architecture romaine avec les ruines de Timgad ou Tipasa, ou l'architecture turque d'Alger, où l'architecture mozabite de Gardhaïa. Il faut donc la conserver, même si tout n'est pas à conserver à cause de la qualité inégale de ces architectures. Les Algériens aujourd'hui pourraient reconnaître cette architecture quand elle apporte une qualité de vie certaine, esthétique et fonctionnelle¹.

III. LA PRODUCTION ARCHITECTURALE ET URBAINE EN ALGERIE (1830-1962)

Le paysage urbain algérien est caractérisé par une mosaïque de tissus, typologies engendrées par des superpositions et des juxtapositions de productions urbaines diverses. Les plus déterminantes sont les établissements ottomans puis ceux de la colonisation française.

Dès les premières années de la conquête coloniale, les structures des villes Algériennes vont subir de profondes mutations. Le contrôle et la maîtrise des territoires nouvellement conquis vont constituer tout d'abord l'une des priorités majeures dans les principales villes du pays. L'appropriation de l'espace se fera dans des conditions dramatiques, par la destruction et la mutilation des structures préexistantes, afin de permettre l'établissement et la sécurisation des troupes militaires et des colons².

Par ailleurs, l'armée prend possession des villes et des monuments tels que les mosquées, les palais pour y établir sa très importante garnison et répondre à ses besoins logistiques. L'acte d'assujettissement des villes revêt un caractère symbolique et idéologique fort dont témoignent les nombreuses destructions perpétrées par l'armée. Celle-ci prend le parti de réorganiser les villes en l'adaptant à ses desseins militaires. Les premières années de la colonisation sont caractérisées par ces importantes destructions qui marquent l'introduction d'un urbanisme européen et le déni des formes urbaines ancestrales.

En effet, à l'image d'un Haussmann qui a détruit des quartiers entiers pour construire un nouveau Paris, estimant que la modernisation se fait avant tout par la destruction, les Français ont, dans l'Algérie du XIXe siècle, éventré des médinas pour aménager de nouveaux espaces et de nouvelles constructions à un caractère européen.

Enfin, les acteurs de la colonisation française s'étaient vite attelés à acquérir des terres, après plusieurs essais (fermes isolées, camps et postes avancés), l'instrument le plus abouti fut consacré par le général Bugeaud : « c'est à l'aide du binôme village/périmètre de colonisation que les terres les plus importantes ont été occupées et surtout « façonnées » par les ingénieurs du génie et ceux des Ponts et Chaussées, qui ont constitués les techniciens de mise en œuvre des projets et auteurs des plans graphiques, et les acteurs majeurs de cette période.

1 :Vincent du Chazaud, le 25 aout 2012.

2 :Aleth Picard, « Architecture et Urbanisme en Algérie d'une rive à l'autre (1830-1962) »,in Cathrine Brunant, Sylviane leprun, Mercedes volait(dir), figure de l'orientation en architecture, 73-74, Aix-En- Provence, Edisud, 1996, P :122.

III.1. Les instruments de la colonisation urbaine française en Algérie

III.1. Le binôme village/périmètre de colonisation¹

La colonisation française a connu plusieurs étapes dans l'occupation physique du territoire algérien. Après quelques hésitations, et les premiers essais de Clauzel avec les villages de Kouba, Birkadem, et Boufarik, le général Bugeaud entama la prise de possession véritable du territoire avec comme instrument le binôme village/périmètre de colonisation.

III.1.1. Le périmètre agricole annexe

Il est constitué de parcelles géométriquement tirées au cordeau, offrant des lots systématiquement aux colons. Ces derniers recevaient un lot urbain, un lot de jardin et un lot de culture. Ce périmètre est appelé périmètre de colonisation.

La prise de possession d'un territoire et la spoliation des terres agricoles par la colonisation française se sont faites par phases successives, accompagnées par une série de « lois foncières » tendant à régulariser les transactions, notamment par la constitution de la propriété privée. L'organisation et l'exploitation de cet espace conquis ont été réalisées à l'aide d'un instrument « inégalé » de contrôle et de mise en valeur : le village de colonisation et le périmètre agricole appelé périmètre de colonisation.

Ainsi, nous pouvons identifier les rapports étroits entre les composantes de structure du paysage urbain, par superposition des différentes trames : la trame agraire, la trame du réseau routier, et celle du bâti.

En effet, nous arrivons déjà à apprécier la particularité des incidences du découpage du périmètre de colonisation sur la structuration des entités et du paysage urbain.

III.1.1. Le village

Le projet type de village colonisation construit entre 1848 et 1855 est basé sur une organisation en damier en croix, et au centre de laquelle se trouve la place centrale au croisement des voies à angle droit sur laquelle sont disposés les monuments et édifices essentiels : la mairie, l'église, l'école ainsi qu'un jardin public et parfois un théâtre comme c'est le cas à Boufarik.

La fortification est souvent présente, elle est percée de portes par les deux voies principales. Cette description simplifiée est sujette à des cas particuliers de sites et de situations. Pour chaque site particulier, le damier est adapté aux exigences de fonctionnalité et de convenance en rapport également aux exigences de rationalité liées aux dépenses, notamment. La monotonie supposée des tracés laisse place, dans le temps de la formation de la ville et dans ses usages, à une variété et à une richesse tant architecturales que fonctionnelles.

1: Abdelkrim Bitam, « L'héritage des tracés d'époque coloniale française en Algérie face au projet urbain », Le bino village/pimre de colonisation et son incidence sur les extensions urbaines, Publié le 20/07/2011 sur Projet de Paysage - www.projetsdepaysage.fr

À ce propos, Xavier Malverti, Aleth Picard notent dans leur ouvrage *Les Villes coloniales entre 1830 et 1880 en Algérie* que : « Les ingénieurs du génie, comme urbanistes, proposent un plan précis dont l'interprétation est univoque du point de vue urbanistique mais plurielle du point de vue architectural ».

III.2. Aperçu historique sur la production urbaine et architecturale en Algérie (1830-1962)

Depuis le début du 19^{ème} siècle, les villes d'Algérie ont connu un désordre urbain conséquent à l'urbanisme colonial. Elles ont subi selon leur morphologie et leur fonctionnement traditionnel des perturbations socio-économiques entre villes nouvelles et médina restructurées.

III.2.1. Les villes nouvelles (villes des ingénieurs du génie)

La création des villes nouvelles, appelées communément villes coloniales en Algérie, répond à des objectifs militaires. Les ingénieurs militaires sont les premiers responsables de la création de l'espace militaire et l'espace civil dont ils établissent le tracé : espace militaire, espace civil, répartition des équipements publics et espaces concédés aux constructions privées. On retient, et avec raison de la période de la colonisation française, la destruction d'une grande partie des médinas en Algérie pour l'installation de l'armée et des premiers colons.

Les villes créées sont d'abord destinées au contrôle militaire des espaces conquis puis à son quadrillage administratif en se basant sur un modèle urbain commun à peine adapté aux particularités locales¹.

III.2.1.1. Le contexte de création de ces villes nouvelles

Le 5 juillet 1830, c'est la date qui marque l'entrée des troupes françaises à Alger, mais on attendait l'ordonnance du 22/07/1834 pour la naissance de l'Algérie colonisée. La politique urbaine suivie par les autorités françaises pour l'occupation de l'Algérie se résume en un geste improvisé, ceci explique comment l'Algérie est devenue pendant quarante ans (1830-1870) un champ d'expériences réservé exclusivement à l'armée. L'action militaire devait se limiter dans un premier temps à quatre villes : Alger, Oran, Bône et Bougie.

Les travaux réalisés entre 1830 et 1870 constituent un projet un projet territorial sur l'ensemble du pays par la mise en place d'un réseau comprenant : les villes anciennes transformées, les centres et villages de colonisation, ainsi que les routes et le chemin de fer reliant. Dans un souci majeur militaire, politique et surtout économique.

Jusqu'en 1840, la politique de colonisation roule entre le choix de certains dirigeants pour une occupation restreinte du pays en un petit nombre de points stratégiques et la conquête totale. Le maréchal Bugeaud, appelé en 1840 comme gouverneur général, propose de créer des places fortes importantes, (des véritables villes disposées sur l'ensemble) pour servir de bases pour les opérations de la conquête, en s'appuyant sur les services techniques appropriés.

III.2.1.1. Le corps du Génie

1 : Claude Challine, « Les villes du monde arabe », Masson, Paris, Milan, Barcelone, Mexico, 1990, P : 51.

En Algérie, le service de génie est placé sous les ordres du général commandant supérieur du génie résidant à Alger. Il est composé d'un comité du génie, cette équipe technique chargée de contrôler les projets, d'ordonner, de conseiller et de conserver les archives, et de trois directions départementale, à Blida, Constantine et Oran qui dessinent les plans et rédigent les devis.

Le service du génie avait une mission consiste à :

- présenter un plan d'alignement.
- Réaliser le réseau d'égouts, l'alimentation en eau, le pavage des rues, les plantations.
- Construire le mur d'enceinte et les portes de la ville et même les premiers équipements civils et les maisons des colons.

Le service de génie est composé ainsi de dynastie d'architectes comme (Druy Nièvre, 1860-Alger 1874), George Décize (1840-1908) et Guiauchain Pierre, ce dernier qui s'installe en 1831, avec le service de pont de chaussées, et devient architecte de la ville d'Alger en 1843, avant de diriger les services des travaux coloniaux (1838), puis les bâtiments civils (1843)¹.

Egalement, Guiauchain Pierre est le responsable du plan d'alignement de la ville d'Alger (1846-4855), il organise l'ouverture des espaces publics centraux, les percés des rues, l'insertion du boulevard du front de mer conçu par les ingénieurs de Génie à partir de 1860. Il coordonne, on conçoit les projets de Douanes dans le port, lycée de l'hôpital civil (Mustapha), ainsi la transformation de la mosquée Ketchaoua en cathédrale (1839-1892)².

III.2.1.2. Les caractéristiques des villes nouvelles

Trois éléments caractérisent le tracé retenu pour les villes françaises en Algérie :

- les villes réalisées sont toutes réalisées selon un plan : **ville à plan** ;
- chaque équipement possède une situation précise dans la ville ;
- la ville coloniale comprend deux quartiers : civil et militaire, qui fonctionnent chacun sur des principes différents mais doivent cependant être reliés entre eux.

III.2.1.3. Ville à plan

Le plan de la ville colonial contient les caractéristiques suivantes :

a) Figure régulière

Pour un souci défensif, la première règle donnée par le comité du génie aux ingénieurs est de rapprocher le plus possible d'une figure régulière pour tracer le périmètre de la ville afin d'obtenir une enceinte régulière et une trame orthogonale, ainsi de respecter le parallélisme entre le mur d'enceinte et les rues principales de la ville.

1: Dictionnaire des orientalistes de la langue Française, P : 495

2: Idem, P : 496

c) L'enceinte

Elle fait partie du programme de la ville. C'est un élément de décence qui permet d'ordonner la ville et de marquer l'empreinte de la ville sur le territoire en la séparant de la campagne. L'enceinte joue un rôle économique important par le maintien des prix fonciers.

d) Le tracé général de la ville

Le schéma de la croix Nord-Sud, Est-Ouest domine dans la totalité des plans. Ce tracé est superposé sur une trame romaine existe dans la majorité des villes coloniales notant les villes de Ténès, Batna, Tiaret, Saida, Sétif, Skikda, sauf quelques villes situés en bordure de mer ou présentant un site contraignant comme l'exemple de Constantine sont structurées suivant un seul axe.

La ville colonial s'organise autour différentes places autour desquelles sont répartis les équipements publics. La place d'arme constitue la plus importante place qui se situe en plein centre du quartier militaire, à l'intersection des deux axes, les autres places se situent dans le quartier civil et sont traversées en leur milieu par une rue principale qui divise l'espace en deux parties l'une recevant l'église et l'autre le square (Skikda ou Philippeville contient trois places : la place de martyres, la place du 1^{er} Novembre et la place de l'église qui contient l'église et le square).

e) La répartition des équipements

La France est représentée par des équipements publics tels que mairie, l'école, le palais de justice, le théâtre, l'hôpital,...

L'église demeure, cependant, dans un pays qu'il faut conquérir, l'élément principal autour duquel se structure la ville. Dans les premiers plans d'alignement l'église est située sur la place centrale alors qu'elle est localisée sur une place secondaire dans un espace calme sur les autres plans.

Les équipements civils et militaires sont représentés par des plans types dessinés par les ingénieurs du génie. Chaque équipement possède une place déterminée.

Eglise et mairie sont souvent localisées sur la même place (Sidi Bel Abbes, Relizane,...), théâtre et marché, sont situés sur une place offrant une animation plus dense.

Certains équipements, comme la prison, l'hôpital, l'abattoir, nécessitent, pour des raisons d'hygiène ou de sécurité, d'être isolée sur la bordure de la ville le long de rempart (Constantine, Skikda,...). Par contre les équipements militaires, tels que casernes, arsenal, manutention demandent des îlots de taille importante.

III.2.2. Une volonté trop timide de protéger les Médinas :(Restructuration des Médinas)

On retient, et avec raison de la période coloniale, la destruction d'une grande partie des médinas en Algérie pour l'installation de l'armée et des premiers colons. Pour restructurer les Médinas le pouvoir colonial adopte un argumentaire basé principalement sur l'aération, l'hygiène et la salubrité. Ce discours hygiéniste, qui émergera au XVIII^e siècle et tiompha au XIX^e siècle en Europe, alimenta les tentatives d'interventions coloniales sur le plan colonial.

Les interventions motivées par ces préoccupations d'ordre, d'hygiène et d'embellissement en faveur de la confiscation des biens turcs et d'opérations d'expropriations dont on peut citer :

a) L'expropriation

La première phase de l'implantation coloniale dans les médinas s'est d'abord manifestée sous forme d'expropriation des maisons et palais appartenant aux turcs, et de réaffectation de certains bâtiments à d'autres usages. C'est ainsi que certaines maisons et mosquées ont été utilisées respectivement comme casernes et églises après avoir subies des transformations.

b) La destruction

La deuxième phase de ce passage coloniale s'est affirmée par un nombre impressionnant de démolitions. Les Français décident une bipartition de l'espace dans la majorité des médinas, une partie européenne sera détruit totalement et reconstruit avec une nouvelle forme urbaine. Elle présente un tracé régulier et, très aéré par la constitution de places et des rues larges. L'autre partie arabe gardera son tracé irrégulier et ses modestes maisons qui accueilleront la population expropriée.

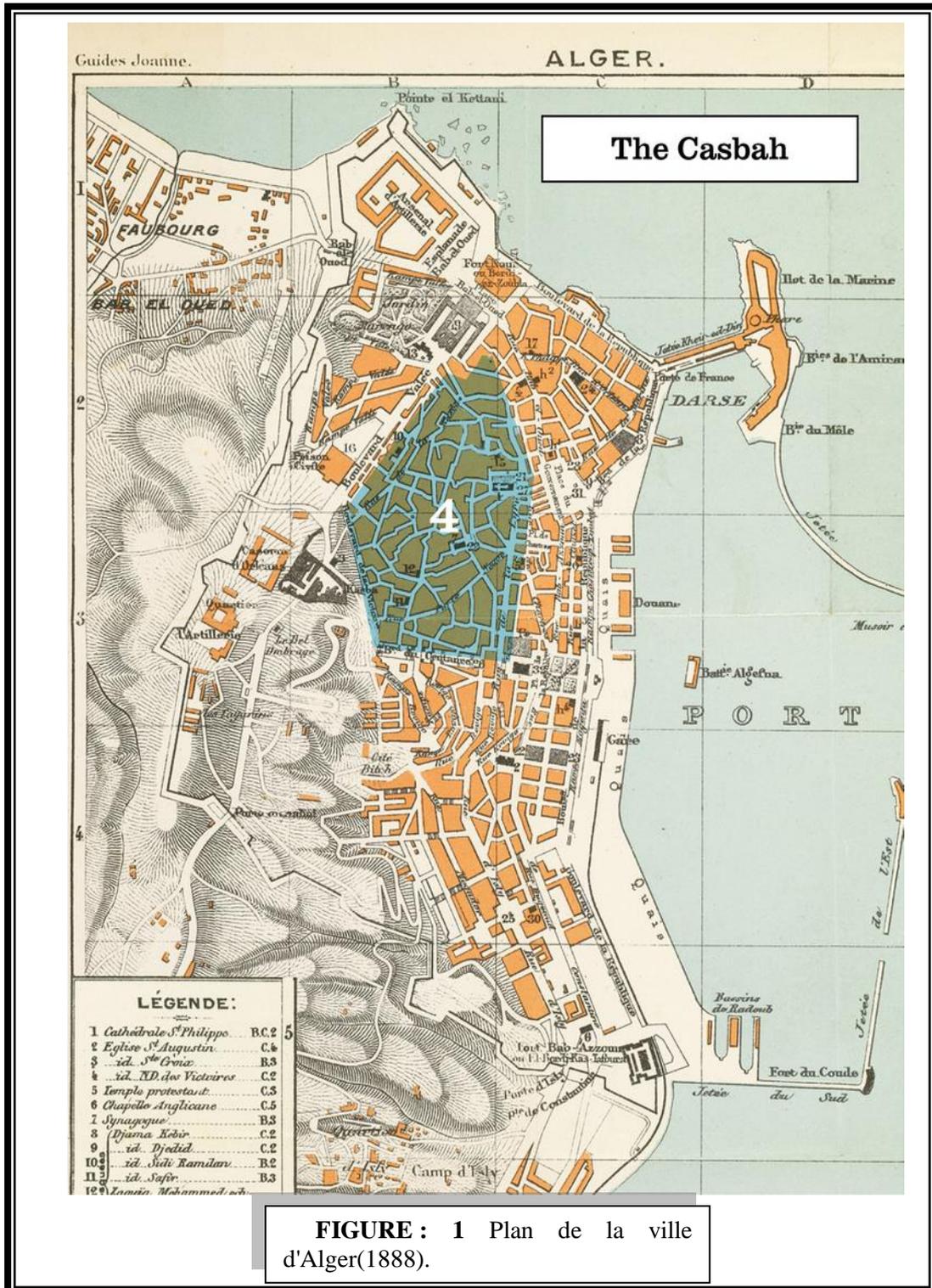
Les secteurs des vieilles villes ont subi plusieurs plans d'alignement et d'élargissement des voies. Cette opération s'effectue de 1850 jusqu'à 1930 engendrant une destruction spatiale, et par conséquent la disparition des activités traditionnelles. La rectification des voies empiète sur les maisons traditionnelles et certaines d'entre elles gardent la trace de ces mutilations (façade coloniale, intérieur traditionnel).

En effet, ce rapport entre la tradition et la modernité peut encore être illustré par les projets de transformation des villes précoloniales. Certes, les ingénieurs du génie sont chargés pour adapter les villes anciennes aux besoins nouveaux des colons, mais ils défendent au fur et à mesure de l'avancée des projets, la préservation d'une partie des villes indigènes. Notons d'exemple la ville de Tlemcen est occupée plus tardivement et dès le premiers plan d'alignement établi en 1843, le chef du Génie insiste sur la nécessité de transformer les villes avec un respect plus grand de la structure existante¹.

De même, pour le plan d'extension et d'alignement de la ville de Médéah tracé en 1844, le service du Génie distingue trois(3) quartiers : le quartier indigène (la partie conservée de la médina), le quartier européen qui pourra accueillir des indigènes (la partie transformée de la médina), et le quartier nouveau pour les seuls Européens. Malgré l'intervention du service du Génie, les autorités civiles, pressées d'installer leurs activités commerciales, œuvreront activement auprès des militaires pour la modernisation et souvent la destruction partielle de la ville arabe. Ils interviennent pour une transformation rapide de la médina et occupent des maisons mauresques qu'ils transforment sans souci de conservation².

1:Aleth Picard, op,cit, P : 125

2:Idem, P : 126



Source:
www.google.dz/image(2013)

III.2.3. De l'arabisation à la modernité

Après la pacification du pays et la remise du pouvoir aux autorités civiles, les générations nées en Algérie cherchent à fonder une identité. Les architectes puisent dans une imagerie néo-mauresque, choisie sur des édifices aussi bien marocains qu'égyptiens, pour décorer des mairies ou des écoles. Jusqu'à la 1^{ère} guerre mondiale, les architectes construisent des immeubles semblables de style européens à ceux de Paris ou de Marseille. Cependant, des colons aventuriers exigent une architecture plus ostentatoire et puisant ses références dans un style méditerranéen. Les premiers édifices publics construits en Algérie se réfèrent aux styles européens et aux références éclectiques enseignées à l'école des Beaux-arts : le style baroque pour les théâtres (théâtre régional de Skikda), ou le vocabulaire romano-byzantin pour les édifices religieux comme la cathédrale d'Alger construite sur l'ancienne mosquée Kétchaoua.

C'est au début du 20^{ème} siècle, avec le développement économique du pays, que les 1^{ères} générations nées en Algérie, développent une identité propre "Algérienité". Un engouement naît alors pour l'architecture néo-mauresque. **Jonnart**, gouverneur général d'orientalisme, encourage le mouvement et donne des directives aux architectes en charges des bâtiments publics. Les villes voient fleurir les édifices de ce style composite, des équipements, des immeubles et nombreuses villas. L'architecture néo-mauresque sera le 1^{er} langage utilisé qui, pour certains favoriser par la suite le développement de l'architecture moderne¹.

L'Algérie a constitué un territoire d'expérimentations de techniques exportées de la colonisation. Entre 1920 et 1935 de nombreux immeubles métalliques sont construits notamment à Alger. Ce mode de construction s'adapte bien aux contraintes topographiques du site. L'office technique pour l'utilisation de l'acier (**OTUA**) soutient l'expérience et publie en 1930 une revue sur les nouveaux immeubles d'Alger. De même, quelques années plus tard, l'aéroport d'Alger sera l'occasion de la mise en œuvre du béton armé pour la réalisation des pistes.

Aussi bien, ces années ont marqué la naissance de l'urbanisme bureaucratique, une loi a été établie pour obliger la production d'un plan pour chaque ville de 10000 habitants. Danger, Prost, et Rotival adoptent l'urbanisme de zoning du 20^{ème} siècle. C'est l'époque des logements sociaux **HBM** habitation à bon marché destinées aux classes européens pauvres.

L'année 1930 a marqué ainsi, le lancement de grands projets dans la capitale à l'occasion des fêtes du centennaires de la colonisation, notons à titre d'exemple : le palais du Gouvernement général par Guiauchain, le musée des Beaux-Arts par Guion, l'hôtel de ville des frères Niermans et le foyer civique par Léon Claro, ce dernier qui fait partie de la génération des architectes algérienistes et influencés par Perret et le Corbusier². Ce dernier, lors d'une visite à la casbah d'Alger en 1931, retrouve dans ces maisons mauresques tous les prémisses de la maison du mouvement moderne ; la

1: Aleth Picard, op,cit, P : 126

2:Idem, P : 128

terrasse, le lait de chaux et les portiques des patios. « L'un des lieux le plus beau d'architecture et d'urbanisme : harmonie, vie africaine, calme de la maison, aventure de la mer »¹.

Les médinas ont servi en Algérie comme référence pour des projets urbanistiques et architecturaux de grandes qualités, notons comme exemple les cités d'habitat social construites pour les musulmans en 1930 à Alger par **Guérineau** et **Bastelica** et les ensembles d'habitations de **Ferdinand Pouillon**².

Après la seconde Guerre mondiale, ce mouvement architectural reste marqué par une exigence de la qualité et le respect de l'identité du pays. Alger verra naître, en 1954, la première agence d'urbanisme française autour P. Dalloz et G. Hanning proposant une méthode de maîtrise de l'urbanisation et de l'évolution des paysages et une alternative à l'urbanisme moderniste. Cependant cette recherche autour de cette Ecole d'Alger, se heurte à la mise en place du plan de Constantine en 1958, derrière une tentative pour fonder des structures néocoloniales. Le plan prévoit la construction de 50000 logements par an, 18000 sont livrés en 1958.

De la même manière, certains architectes tentent de proposer d'autres solutions formelles à la question du logement de masse. Un mouvement apparaît en Algérie parmi des architectes souvent nés dans ce pays. Dès les années 1950, certains tentent de remettre en cause le modèle des grands ensembles et de proposer des espaces plus adaptés aux pays méditerranéens : cours, patios et espaces publics réduits³. F. Pouillon l'un des architectes qui à lui se réfère aux architectures locales et propose une alternative aux modèles dominants pour l'organisation urbaine et la construction architecturale des espaces colonisés. Répercussion le contexte

IV. LES TENDANCES ET LES COURANTS D'ARCHITECTURE

Au lendemain de la colonisation, un bouleversement à changer irrémédiablement le paysage urbain ainsi l'image des villes Algériennes qui deviennent un laboratoire d'idées et de formes exportées de la métropole⁴.

Les débuts de la colonisation seront marqués par des interventions radicales sur les tissus urbains existants : Percés des voies, démolition, transformation de bâtiments existants,... etc.

Au 19^{ème} siècle, après la conquête, le néoclassique français sera le style dominant en Algérie, les bâtiments construits pour la plupart par des militaires restent austères en façades extérieures. A partir de la moitié du 19^{ème} siècle, les principales implantations coloniales dans les villes algériennes seront de type Haussmannien à l'image des modèles français.

1:Collection particulière, Le Corbusier, lettre à Jean de Maisonseul, 1931.

2:Cf.X. Malverti, « Alger, Méditerranée, Soleil et modernité, Architecture française Outre-mer, ouvrage collectif dirigé par M. Culot et J-M. Thiveaud, AAM, Liège, 1991, P : 29-64 et A. Picard, Orléansville, la reconstruction d'après 1954. Ibidem, P : 64-75.

3: Aleth Picard, op,cit, P : 130

4:Boughaba, S, « L'architecture de la ville comme lieu de l'affrontement et du dialogue culturel », Thèse de Doctorat, EHESS, Paris, 1999.

Ainsi, l'avènement du «style Jonnart » en Algérie va marquer l'abandon progressif pour un moment de l'architecture néoclassique au profit de tendances «orientalistes » qui comme le souligne J.-J. Deluz ambitionnent de récupérer le décor islamique et l'expression populaire¹.

Avec la célébration du centenaire en 1930, on assistera au déclin progressif de cette tendance arabisante. Si pour certain l'abandon de ce style se fait « au profit d'une vision plus moderniste mettant en avant le caractère méditerranéen de l'Algérie ».

Par conséquent dans les villes de l'Algérie coloniale on passera « D'un style architectural pour la colonie "pacifiée", à savoir le style néo-mauresque voulu par le gouverneur Jonnart au début du vingtième siècle, pour en arriver enfin, dans la ville des années 1930, à la recherche d'un "style moderne méditerranéen". »²

IV.1. Style néoclassique (Vainqueur) :1830-1900

Il s'agit d'une architecture classicisante, d'appartenance européenne, qui trouve origine en 1750 dans les références gréco-romaines pour devenir l'architecture officielle de l'empire français pendant 70 ans.

Il apparait tout d'abord que, dans l'esprit des réalisateurs, le visage des villes d'Algérie devait n'être que le reflet de celui des villes méditerranéennes françaises, ou des cités italiennes dont elles s'étaient inspirées.

En effet, la majeure partie des constructeurs et la main d'œuvre sont ramenés de l'Italie du Nord, afin de reproduire les formes traditionnelles de leurs pays d'origine.

Cette architecture néo-classique appelée « style vainqueur » reflétait la conquête militaire et symbolisait la puissance du pouvoir colonial par la monumentalité de ces éléments visibles et durables : colonne, pilastre, corniche, entablement..., a constitué l'image officielle adoptée par la France en Algérie.

Les caractéristiques principales

- Les constructions sont de volumes simples parallélépipédiques et cubiques composés de deux ou trois étages sur des plans symétriques.
- Façades ajourées par des ouvertures en longueur (hauteur), balcons ou loggias.
- La symétrie et la rythmicité des ouvertures.
- L'emploi des colonnes et des ordres (gréco-romain).
- L'emploi des balustrades, corniches, bas-reliefs floraux et portiques extérieurs.
- Les murs sont élevés en pierre de taille.
- Le fronton triangulaire ou segmentaire.
- Les couvertures en toitures de tuiles rouges.

1:Deluz, J.-J., « L'urbanisme et l'architecture d'Alger, aperçu critique », OPU / Mardaga, 1988, p 30.

2:Alessandra Pisi, « Paysage et architecture d'une métropole d'Afrique du Nord ; Alger, 1930-1962 », Thèse de doctorat, Juin 2006.

- Les RDC des immeubles sont généralement bordant les places et les rues principales ou existent les arcades sous les quelles permet jour les magasins du rez de chaussée avec des entresols.
- Les façades sont richement décorées surtout au niveau des balcons ou sont traités les fenêtres, la ferronnerie et les encorbellements (consoles).

Le balcon est un des éléments de composition de la façade de l'immeuble de rapport haussmannien qui fait partie du patrimoine architectural colonial algérois. Le choix du balcon est du fait qu'il participe fortement à l'intégrité visuelle du paysage historique urbain et sa conception formelle, technique et esthétique est représentative de la période glorieuse des savoir faire des métiers d'art qui ont orné les bâtiments. La richesse des éléments qui le composent, ses spécificités formelles, techniques et stylistiques à la lumière de l'évolution des règlements urbains. Cela ne sous-entend pas l'analyse d'un objet autonome : dans l'approche systémique adoptée, le balcon est un sous-système qui comprend assise, appui, garde-corps, matériau, techniques, métier, histoire¹.



PHOTO :1Palais de Justice -
Détail de l'entrée principale

PHOTO :2Chambre algérienne
du Commerce et de l'industrie-
Façade-

Source :www.google.dz/images (2013).

1 : Mme BELOUHRANI – AMROUCHE Wahiba, Enseignante-architecte et doctorante, École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme, Alger : « *Le balcon dans l'immeuble de rapport algérois, un patrimoine ferronnier* » du colloque : Le patrimoine architectural de la période coloniale en Algérie » (1830-1930), Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme, Laboratoire « Ville, Architecture et Patrimoine », Journée d'étude du 03 Juin 2010.

IV.2. Style néo-mauresque (Protecteur) :1900-1930

C'est la deuxième image officielle qui rompt le néoclassique, et abandonne les traditions latines et définit un nouveau visage de la France en inspirant cette fois du caractère oriental adapté aux circonstances particulières et aux programmes.

Ce style appelé style du protecteur ou style de Jonnart car c'est le gouverneur Jonnart qui prendra en charge et donnera les directives d'arabisation du paysage architectural de l'Afrique du Nord, c'est le fondateur de ce style qui reste attaché à son nom « le style Jonnart » ou Arabisation.

Ce style adoptera le vocabulaire de l'architecture musulmane, comme :

- Les portes monumentales en bois sculpté.
- Emploi des arcs outrepassés(Magrébin), à lambrequin, en stalactite.
- Boiserie des balcons, encorbellements.
- Emploi des colonnes à fûts cylindriques et torsadées avec des chapiteaux à corbeilles.
- Emploi des claustras en bois (Moucharabias).
- L'art de décor en faïence, marbre et mosaïque.
- Emploi des coupoles et des dômes.
- L'utilisation du minaret dans les édifices publics.
- Encadrement des baies sont revêtus de carreaux de céramiques, aux motifs très variés et d'arabesques.



PHOTO :3 La grande poste d'Alger.
Source : www.google.dz/images(2013)

IV.3. Style moderne depuis 1930...

Avec la célébration du centenaire en 1930, on assistera à la naissance d'une vision moderniste mettant en avant le caractère méditerranéen de l'Algérie. Ce mouvement aura des répercussions qui orientent la production architecturale à un esprit nouveau.

La spécificité de l'architecture algérienne durant les années 1930, centrée autour des questions liées au style "Algérien", mais aiguillonnée aussi par l'avant-garde moderne, cette tendance est exprimée à partir des travaux des architectes dites "Algérienistes" comme : Léon Claro, Marcel Lathuillière, Xavier Salvador, qui ont joué un rôle important¹.

La célébration du centenaire verra le lancement d'un programme ambitieux de grands équipements. Ce sera l'occasion pour les architectes de présenter des projets nouveaux, "d'esprit moderne"² inaugurant ainsi une nouvelle tendance, celle de l'architecture moderne.

Le Corbusier est le premier fondateur de l'architecture moderne et de ses principes, il construit une génération d'architectes qui vont participer à l'acte de bâtir en Algérie comme : Emery, Lathuillière et Simont, ces derniers sont les bâtisseurs de l'Algérie moderne et adopteront le lexique typologique du mouvement moderne.

La production architecturale traversée par le courant moderniste durant cette époque, va constituer un épisode majeur de l'histoire du mouvement moderne en Algérie. Son expression dans le contexte algérien obéit aussi à un certain particularisme sous l'influence d'un environnement social, physique, politique et culturel³.

Pareillement aux architectes du mouvement moderne, les architectes de cette tendance adoptent la structure en béton armé, rejettent l'ouverture traditionnelle, adoptent le mur rideau, organisent l'espace suivant le plan libre et emploient des volumes géométriques lisses.

Cependant, la composition des façades et l'organisation volumétrique des constructions attestent d'une complexité qui leur est propre (asymétrie systématique, décrochements, dialectique des formes orthogonales et cylindriques). Mais si ses constructions se présentent comme des assemblages de volumes simples, surtout cubiques, articulés autour de cylindres, le décor architectural est souvent classique mais réécrit de façon contemporaine où l'on trouve symétrie, pilastres, corniches, frontons, entablement entrées monumentales en même temps que des motifs très géométriques.⁴

1 :Malverti.X Alger, Méditerranée, Soleil et Modernité- Architecture française d'Outre-mer, ouvrage collectif dirigé par M.Culot et J.M.Thiveaud, AAM, Liège, 1991, P : 35.

2 :Malverti.X, Op,cit, P : 42.

3 :Les œuvres de Pouillon d'avant l'indépendance avec les cités Diar El Mahcoul et Diar Essaada ou bien celles d'après l'indépendance avec essentiellement les centres touristiques constituent aujourd'hui un patrimoine important. Si certains hôtels ont fait l'objet de travaux de réhabilitation ou de restauration, d'autres méritent une attention afin d'éviter leur dégradation.

4 : Dr FOURA BOUCHAIR Yasmina et Pr FOURA Mohamed, « La patrimonialisation des tissus néomauresque et art déco à Constantine : Une stratégie de préservation durable », Colloque international du 30 avril au 4 mai 2011, « Interventions sur les tissus existants pour une ville durable », Département d'architecture et d'urbanisme, Université de Constantine.

D'après cet extrait nous pouvons distinguer les caractéristiques de ce style moderne :

- Le plan libre, façade libre, la transparence.
- Les pilotis (libération des RDC) pour des parkings.
- Façades en damier monotone et pauvres en décoration.
- Volumes simples.
- L'emploi des murs rideaux et des brises soleil.
- La construction en hauteur (tour et barre).
- Les structures en béton armé avec l'utilisation de l'acier et le verre.
- La réduction des surfaces bâties et économie du foncier.
- Les toitures terrasses à la place des toitures en tuiles rouges, les jardins suspendus et les pergolas à la place des misérables buandiers.



PHOTO : 4 Alger, Bibliothèque Nationale d'Algérie

Source : www.google.dz/images(2013)

CONCLUSION

Le patrimoine colonial constitue un champ très vaste allant du simple monument historique à l'ensemble urbain en passant par l'architecture industrielle et les fermes coloniales. Il englobe, en plus du patrimoine bâti, un ensemble de productions littéraires, artistiques, culturelles et autres.

En effet, l'héritage colonial contribue aujourd'hui fortement à la structuration des espaces, à l'enrichissement des typologies architecturales et à la définition de l'image urbaine. Effectivement la production architecturale de la période coloniale est le signe tangible d'un métissage culturel, elle constitue un répertoire architectural et artistique riche et varié et représente un "Patrimoine partagé" entre les deux rives de la méditerranée.

Cependant, les héritages coloniaux en Algérie se trouvent de plus en plus menacés par des problèmes d'ordre politique, économique et social, par des étalements urbains et d'immenses opérations de destruction, des séismes ou encore de menaces par des modes d'exploitation irrationnels.

Enfin, ce legs colonial mérite d'être réhabilité et considéré comme patrimoine national. Une fois cette étape franchie, viendra, par la suite, celle de la conservation et de la réintégration de cet héritage dans le processus du développement de notre pays maghrébin (ports, mines, fabriques, chemins de fer...). La conservation du patrimoine étant aujourd'hui une fonction essentielle des Etats modernes, il incombe au gouvernement Algérien de considérer, de prime abord, l'héritage colonial comme un patrimoine historique et de l'intégrer par la suite dans leurs politiques de patrimoine.

PARTIE 2

**SKIKDA ET LE LEGS ARCHITECTURAL COLONIAL
NEO-MAURESQUE**

CHAPITRE 1

SIKIDA VILLE COLONIALE

INTRODUCTION

L'histoire de la ville de Skikda est intimement liée à sa proximité de la mer. En effet la mer a été la raison d'être de Skikda, lieu de navigation, mais également d'accostage pour l'approvisionnement et le transfert des biens et richesses, n'oubliant sa cote pittoresque et son climat agréable. Les différentes civilisations qui ont fait escale, ou ont occupé les lieux ont fusionné avec les peuples autochtones et ont imprégné la ville de leurs empreintes. Chaque civilisation a laissé des traces de sa culture, de son patrimoine et de son organisation urbaine et sociale.

Ainsi, une position centrale, au fond d'un golfe de Numidie qu'on appelle Kabylie Orientale où se trouve de l'eau potable au débouché de la voie commerciale qui apporte les produits de hauts plateaux, à la mer par la voie la plus directe. De plus une côte pittoresque et un climat agréable qui font de cette région un endroit stratégique.

Skikda est donc une ville historique et garde jusqu'à présent une part importante du patrimoine archéologique et culturel. La ville et sa région furent pendant des siècles l'objet de convoitises de plusieurs civilisations venues de l'autre côté de la méditerranée. C'est ainsi que les phéniciens en grands marins de l'antiquité furent attirés dans leurs voyages par l'admirable site du golfe de Numide et fondèrent un comptoir qui prospéra rapidement. Cette cité qui précède l'actuelle Skikda a été occupée par les phéniciens, les romains, les arabes, les turcs et les français. C'est au lendemain de l'indépendance que la ville de Philippeville a repris son nom cher à la population : SKIKDA.

A partir de ce chapitre, nous allons baliser l'histoire urbaine de cette ville et ressortir toute sa richesse patrimoniale.

I. PRESENTATION DE LA VILLE

I.1 Présentation

Skikda est une commune algérienne située en bordure de la mer Méditerranée, à 345 km à l'est d'Alger, dans la wilaya de Skikda. Elle est le chef-lieu éponyme de la wilaya de Skikda et de la daïra de Skikda, elle couvre une superficie de 5 200 hectares¹. Ou il vive une population qui s'élève, au dernier recensement de 2008, à 163 618 habitants, et qui constitue la partie majeure de la population de l'ensemble de métropole qui s'arrête à 564 555 habitants.

I.2. Situation

La commune de Skikda est située au nord de la wilaya de Skikda, sur le littoral méditerranéen. Elle occupe une situation assez centrale dont, elle est bordée au nord par la mer Méditerranée et à l'ouest par la commune de Ain Zouit, au sud par les communes d'El hadaïek, et Hamadi Krouma et à l'est par la commune de FilFila.



FIGURE :2 Situation de la ville de Skikda

Source : www.univ-skikda.dz (2013)

1 : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Skikda>.

I.2. Toponymie

Le nom de la commune dérive de *Tasigda* ou *Tacigda*, ancien nom berbère de la ville, qui dérive à son tour de *Russicade*, forme latine du nom punique de l'antique ville¹.

Par ailleurs, relativement à d'autres sources, en sa qualité de région du Nord Constantinois, Skikda appartient à l'extrémité de ce que des géographes, tels que Vidal de la Blache, Des pois et Raynal appellent la Kabylie orientale², ou "Qbail Hadhra"(citadin) qui désigne la Kabylie urbanisée, c'est la Kabylie dite arabophone par rapport à la Kabylie berbérophone ou "Qbail Nighas".

II. HISTORIQUE DE LA VILLE

II.1. Préhistoire

Cette période sur laquelle on connaît très peu de choses qui se compose de deux âges : la préhistoire et la protohistoire. Le premier âge se traduit par l'existence d'un ensemble de vestiges qui ont été recensés dans les localités de Tamalous et de Kerker, dans la zone ouest du bas massif, ainsi qu'à Souk Lihoud, près de Bounaghra, dans la presqu'île de Collo. Ces vestiges sont représentés par des monuments mégalithiques importants comme les dolmens et quelques grottes anciennes. Quant au second âge est marqué par une peuplade qui avait élu domicile dans cette région et que des sources latines auxquelles il a été fait référence appelaient les Gutuma. Il s'agit en fait des **Kutama**, une tribu berbère qui vient de la Grande Kabylie.

L'histoire de la ville de Skikda commence dès l'arrivée des phéniciens sur les bords de la méditerranéen.

II.2. L'antiquité

Russicade : comptoir phénicien

Les phéniciens ont fondé des comptoirs dans la région de Skikda comme Rusicada (Skikda), Chullu (Collo), Tsaf-Tsaf et Astora (Stora), faisant partie de l'actuelle wilaya de Skikda.

"L'édification de Russicade(Skikda) remonte à une époque très ancienne, probablement à la période phénicienne qui se situerait entre le 12^{ème} et le 8^{ème} siècle avant J.C"³.

Le comptoir de Rusucade, est une appellation phénicienne composée de deux mots « **Rus** » désignant le cap, et « **Ucade** » (prononcé Oucade) signifiant feu, le tout donnant ainsi une traduction littérale de « cap du feu »⁴. Les phéniciens l'ont choisi pour y installer leur comptoir, à cause de son site qui surplombe la mer. Et si nous en croyons la légende : chaque soir un feu était allumé, en

1 : <http://fr.wikipedia.org>

2 : <http://www.lesamisdeskikda.org>

3 : <http://www.officedutourismedeskikda.com>

4 : <http://fr.wikipedia.org>

guise de phare, sur le mont Bouabbaz, pour guider les navires à rentrer dans le port d'Astora(Stora), ce expliquerait l'appellation Russicade.

En outre, à 3 km à l'ouest de Rusucade est localisé le comptoir d'Astora dont le mot tire son origine de la racine sémitique « STR » qui signifie « protéger ». Astora désigne également la déesse phénicienne de l'amour et de la beauté, déesse protectrice des navigateurs.

Ainsi, le comptoir de Tsaf-Tsaf fut érigé à proximité de l'ancienne embouchure de l'actuel cours d'eau Zeramna. Tsaf-Tsaf(Saf-Saf en arabe) désigne d'après les Phéniciens, tout cours d'eau bordé de saules, d'où vient le nom de **Tapsa**, qui signifie la cité fondée au bords de la vallée de Saf-Saf("Thapsus Africae Uxtra Russicade"¹). Durant cette phase d'occupation de Rusucade, les Phéniciens introduisirent l'usage du bronze et du fer ainsi, ils enseignèrent également aux autochtones de meilleurs procédés de culture de la vigne et leur apprirent à greffer l'oléastre pour donner l'olivier.

La grande cité de Thapsus tomba entre les mains de Massinissa, le chef des numides après la chute de Carthage en 146 av. J.-C, durant cette période, Rusucade connut un développement économique dont elle conserva son rôle de débouché naturel des produits de l'agriculture et le principal centre d'approvisionnement en viandes, huiles, olives et autres denrées alimentaires pour toutes les colonies de la Numidie .

Russicade : la ville Romaine

En l'an 45 avant J.C et après sa colonisation par les romains, Russicade a fait partie de la confédération des quatre colonies romaines : Russicade (Skikda), Chullu (Collo), Milev(Mila), Cirta (Constantine), ou Confédération Cirtenne, et elle fut bâtie sur l'emplacement de la ville phénicienne en conservant son nom Rusicada jusqu'au l'an 186 après J-C, les romains lui donnèrent le nom : "**Colonia Veneria**"². Alors, les romains ont décidé de créer une cité "Russicada" distante de 03 Km du port de Stora(Asthoret), dont l'origine est des Phéniciens qui y avaient établie des comptoirs servant de port à Russicade, afin d'assurer les échanges commerciales avec les autres colonies romaines. "Les deux colonies romaines Stora et Russicade étaient tellement voisines et reliées par une série ininterrompue des villas et de tombeaux qu'elles ne formaient qu'une seule ville"³.

Conséquence de cette occupation, et vue l'importance de son port de Stora, les romains ont développé un réseau routier autour de Russicade pour drainer les multiples échanges commerciaux qui se font avec les villes alentour et dont Russicade fut la plaque tournante d'un commerce florissant. Parmi ces routes celle qui relie Cirta au port de Russicade; la route nord-ouest qui longe le littoral en traversant l'oued Annab et qui rejoint la ville d'Hippone (Annaba); la route en direction de l'est qui plonge dans les villes de l'intérieur pour se bifurquer selon deux autres directions: l'une menant vers Guelma et l'autre menant vers le sud pour atteindre Mila.

1 :CH.VARS, « Les villes Romaines d'Algérie : Russicade et Stora ou Philippeville Dans L'antiquité », Imprimerie Avapeur Emile, Constantine, www.algerie-ancienne.com

2 :Louis Bertrand, « Histoire De PHILIPPEVILLE » (1838-1903), Imprimerie administrative et Commerciale Moderne, 18Rue Théophile Réguis, 18, France, 1903, P : 2

3 :Idem, P : 1

La route « via Nova Cirta à Russicade », la voie romaine de Cirta à Russicade qui fut construite sous Hadrien vers 133.

Parée de grandes dalles, cette route était encore en exploitation sous les conquérants arabes et au VI^{ème} siècle, l'écrivain Léon l'Africain écrit que : « Depuis Stora jusqu'à Constantine, se voit un chemin paré de pierres noires comme on en voit aucun en Italie qui sont appelés chemins des Romains. »¹

Le capitaine de Marcilly dit concernant cette route dans sa notice : « les vestiges de la voie de Russicade à Cirta étaient fort visibles au moment de l'expédition française de Constantine. Or le commandant du génie Foy, employé en 1838 et 1839 avec la compagnie dont il était alors capitaine aux travaux à la route de Constantine à Philippe ville, a bien voulu me communiquer tous les renseignements que son excellente mémoire lui a permis de conserver ce qui était à cette époque la voie romaine »².

Comme toute ville romaine, Russicade était tracée en damier bien structuré par un maillage routier qui se compose des rues perpendiculaires dont il y a une rue principale appelée le « **Cardo maximus** » et traversée en son centre par le « **Decumanus** » et à son intersection se trouve le Forum. Pour Russicade, le Cardo maximus à une direction nord-sud de part et d'autre du lit du Tsaf-Tsaf ou Thapsus (actuel Zeramna et plus précisément la rue Didouche Mourad) et le Decumanus montre une direction est-ouest et correspond à l'actuelle rue Boudjemâa Lebaridi qui traverse la rue nationale vers le siège de la direction de l'Éducation. Russicade était une ville «intamuros», entouré d'une enceinte qui délimite la ville et la mettre en sécurité. A l'intérieur de l'enceinte s'organise la ville par son tracé régulier, ses maisons luxueuses et ses importants monuments. A l'extérieur de l'enceinte se développe les terres fertiles qui constituent les poumons économiques de la ville ou s'évaluait la culture d'une agriculture riche et varié.



FIGURE : 2 La ville de Russicade
Source : www.lesamisdeskikda.org(2013)

1 :Chabassière J, Bertrand L, Russicade d'après ses ruines, in revue Philippeville, 10 mars 1903.p 17
2 :Idem, P : 8

La colonisation Romaine laissa une profonde empreinte à Skikda, la voie des tombeaux jusqu'à Stora dit bien l'importance du rôle qu'elle a joué à cette époque.

D'ailleurs jusqu'au départ des français, les citernes construites par les romains servaient à l'alimentation en eau potable de la ville. Sur la place des martyrs s'élevait un jet d'eau de quatre mètres de haut produit par la pression des eaux qui s'écoulaient des citernes construites à Beni Melek, et sur les collines avoisinantes s'étagaient les demeures des riches commerçants et seigneurs de Russicada.

Par ailleurs, des édifices sont également le témoin de l'occupation romaine dont la plus part ont été détruits par l'occupation française. Il s'agit notamment de :

*Le "Forum romain", qui a été bâti au centre de la ville de Russicade et qui servait de lieu de rencontres, d'expression où se déroulaient les activités socio-politico-culturelles, c'est l'actuelle esplanade de la Liberté en est le témoin.

*Les ponts de la route supérieure de Stora qui étaient des ponts romains construits en gros appareils réguliers (gros blocs de pierre réguliers) que l'APC a malheureusement couverts de ciment au début des années 1980.

*Les fondations du théâtre municipal sont celles du temple de Vénus, épaisses substructures en petit appareil régulier, couverts également de ciment au début des années 1990.

*Les fondations du Palais de justice correspondent à celles du temple de la Victoire.

*Les fondations de l'hospice des vieillards sont celles des temples d'Hélios (dieu du soleil) et de Mithra.

*Les fondations de l'hôpital et l'hôtel Es-Salem correspondent à celles de Jupiter Appenin et de Bellone (déesse de la guerre).

Russicade a resté toujours le débouché maritime des trois colonies de la confédération romaine, et jusqu'à la fin du 3^{ème} siècle, cette confédération fut dissoute et Russicada retrouva son autonomie et commença à perdre son prestige et son importance au profit du port voisin d'hippo regius. Sa décadence se confirmera avec l'invasion des Vandales vers le 5^{ème} siècle après J-C(439), la ville subit le pillage, la décadence et la dégradation des conditions de vie jusqu'à sa destruction en 533.



PHOTO 5 :Statue de Philippeville 1893
Source : fr.wikipedia.org(2013)

Reconstruite au moyen âge, elle redevint une cité prospère et opulente grâce à son commerce de textile et surtout son marbre réputé sur les marchés riverains¹.

À partir du VII^e siècle, l'arrivée des musulmans dans le Maghreb a permis de débarrasser cette région d'attelage colonialiste. Avec l'avènement de l'islam, la langue arabe fut introduite. D'ailleurs, la nouvelle appellation de Russicade tire ses origines de l'arabe, donnant "Sucaïcada" ou "Ras Skikda". Il est à rappeler que les premiers chroniqueurs arabes, dont Ibn Abd El Hakam, rapportent l'appellation au toponyme de Taskikdit². Avec l'arrivée des Ottomans qui ont dominé Collo, dont les vestiges symbolisé par la mosquée de Sidi Ali El Kebir qui date de l'an 56 Hégirien, mais l'occupation arabe de la ville de Skikda n'ayant rien laissé de notable

II.3. L'occupation Française : La naissance de Philippeville

Après la prise de Constantine, la nécessité de mettre cette ville en communication avec la mer, et après plusieurs reconnaissances qui ont été faites depuis 1830 le long de la cote, les marins Français en examinant le golfe de Stora et le port de Collo, signalaient que ces deux ports offrant plus de sureté et d'un mérite nautique réel³.

Le Générale Négrier, conduit une colonne mobile de Constantine vers Stora, arrivait le 9/04/1838 sur les ruines de Russicade⁴. Le 07 octobre 1838, la colonie forte de 4000 hommes sous le commandement du maréchal Valée arrivait devant le golf de Stora, y plante le drapeau et baptise la cité renaissance Fort de France. Le 17 novembre 1838, le moniteur annonçait que le Roi Louis Philippeville acceptait le parrainage de la cité africaine Fort de France, en lui donnant le nom de Philippeville.

II.3.1. Ville fondée sur les vestiges d'antiquité

Philippeville ayant été édifée sur les ruines romaines de l'antique Russicade, les fouilles, partout où les constructions et monuments furent construits par les français, révèlent des constructions de l'époque romaine (exemples notés précédemment).

Cet emplacement fut choisies, dit l'historien Galibert car plusieurs citernes immenses étaient encore intactes et ne demandaient qu'à être nettoyées pour servir de réservoirs comme au temps de l'occupation romaine. Les ruines romaines qui jonchaient le sol, constituèrent les premiers matériaux des nouvelles murailles qui s'élevèrent, formées de pierres taillées depuis plus de vingt siècles.

La politique destructive adoptée par les Génies Militaires a suivi durant les années d'occupation, dont la destruction d'une fontaine monumentale trouvée lors de la construction de la place de la Marine (place : Marqué, 1^{er} Novembre), et la construction de lycée des filles (Ennahda) sur les gradins du théâtre romains ont favorisé l'appauvrissement d'un patrimoine antique riche et varié.

1 :<http://www.officedutourismedeskikda.com>

2 :<http://fr.wikipedia.org>

3 :Louis Bertrand, Op,cit, P : 2

4 :Idem, P : 3

II.3.2 Philippeville de 1838 à 1886

La commune de Philippeville fut constituée par décret en date du jeudi 9 février 1843, la population comptait alors 21.550 habitants dont 8200 français, 7000 Arabes, 5900 étrangers, et 450 juifs. Rattachée au département de Constantine, un statut politico-administratif qui lui a permis de se doter d'une gestion autonome et de déclencher une sensible évolution du processus d'urbanisation de la ville. Une urbanisation calquée sur le modèle de la métropole, tout en tenant compte de la spécificité topographique du site de la ville.

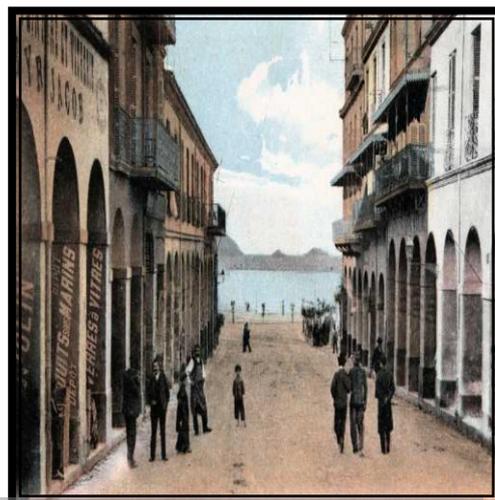


PHOTO : 6 Les arcades : l'axe principal de la ville/Source : www.google.dz/images(2013)

Le génie militaire a fondé la ville de Philippeville sur l'antique Russicade en établissant un damier régulier composé des voies parallèles et perpendiculaires. Le ravin qui traversait la ville fut comblé et devint la rue Nationale puis la rue Clemenceau. Les voies croisées forment un ensemble des ilots bien réguliers destinés à recevoir les logements et les équipements de la ville comme les casernes, les hôpitaux, les collèges, les églises...ect.

La ville caractérisée par la rigueur géométrique et la ligne droite. Elle était couverte de belles constructions d'un style vainqueur néoclassique qui reflète le pouvoir militaire de la France, c'était la plus européenne des villes de toutes l'Algérie qui était destiné à loger une population européenne qui fait une organisation bien hiérarchisée de la ville. Au début, le génie militaire a décidé un étalement sur les deux versants de Djebel Bouyala à l'Est et Djebel Mouaders.

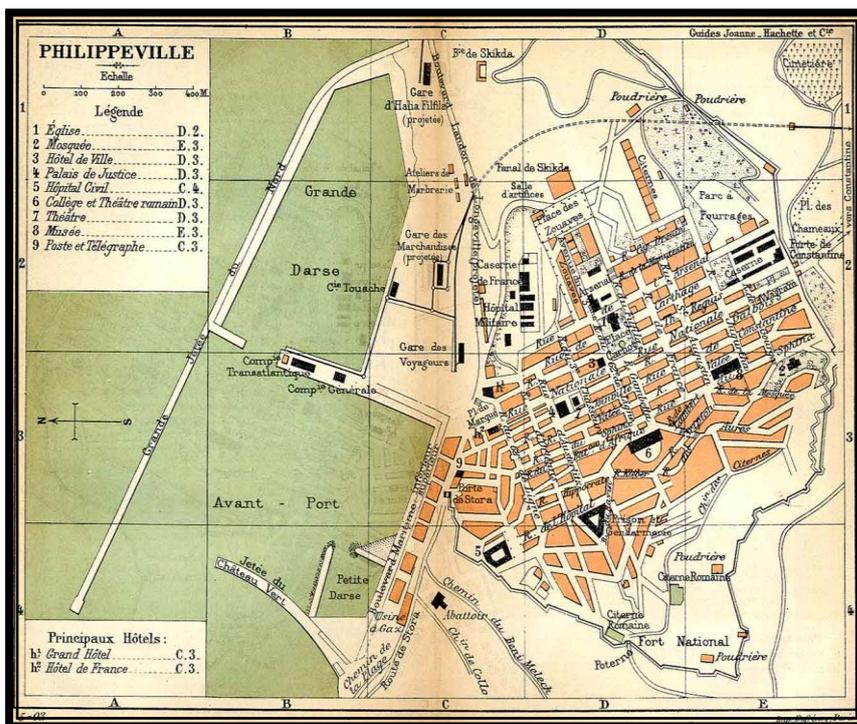


FIGURE : 3 Plan général de la ville Source : www.google.dz/images (2013)

De grands travaux de génie, vont s'imposer pour renforcer l'occupation coloniale de la ville et valoriser l'expansion économique, nous citons à titre d'exemple :

- L'édification de mur d'enceinte (1840-1846) qui entoure la ville et comporte quatre (4) portes, Stora (Nord), porte de Constantine (Sud), des Aurès (Ouest) et porte de Skikda à l'Est de la colline de Djebel Mouader.
- Fortification des établissements militaires (caserne, entrepôts, hôpital). En 1843, La Caserne de France et l'Hôpital sont terminés.
- Depuis 1843 des fouilles sont faites pour dégager les citernes romaines, en 1845 elles sont restaurées et des canalisations nouvelles débitent l'eau à la ville.
- En 1844, trois villages ont été créés avec des arrêtés déterminant la distribution, les alignements et les nivellements de la ville ¹ :
 - 1) Damrémont (Hamadi Krouma) : sur la rive gauche du Saf-Saf et sur 450 hectares, d'après l'arrêté du 8 mai 1854.
 - 2) Valée (Hamrouche Hamoudi) : sur la rive droite de cette rivière et sur 550 hectares, d'après l'arrêté du 24 Décembre 1852.
 - 3) Saint-Antoine (El-Hadaiek) : dans la vallée du Zéramna et sur 600 hectares, d'après l'arrêté de 2 Juin 1854.



PHOTO : 7 Porte de Constantine
Source : www.google.dz (2013)

Après d'autres villages ont été créés comme : Saint-Charles (Ramdan Djamel), Gaston Ville (Salah Bouchaour), Parxbourg (Bouchtata), El-Harrouch, Robert Ville (Emjez Eddchiche) et Le Col des Oliviers (Ain Bouziane).

- La création des quartiers militaires dans la partie ouest comme le quartier Napolitain et autres civils dans la zone Est.
- Aménagement des places : place de l'église et la place de Marqué (Marine).
- Construction des collèges pour garçons et autres pour les filles Emile Maupas (Ennahda).
- Construction des lieux de cultes, il s'agit de la Mosquée de Sidi Ali Dib (1844) et l'Eglise de Saint-Cœur-de-Marie (1846).
- Construction d'un tribunal, d'une gendarmerie et d'une prison.



PHOTO : 8 Vue générale de la place de Marqué/
Source : www.google.dz(2013)

¹ : Louis Bertrand, Op,cit, P : 9-10

Skikda était considérée comme le débouché maritime naturel de Constantine et le tout à la métropole. C'est ainsi comme on le verra plus tard, que le port de la nouvelle cité a été construit entre 1845 et 1895 pour se substituer au petit port de Stora, la construction du premier chemin de fer d'Algérie entre Skikda et Constantine entamée en 1859, en plus de la voie reliant les deux villes entamée au début de l'occupation inaugurée en 1870 avec la mise en service de la voie ferrée, et ensuite la création des gares à Philippeville et à Damrémont (1875).



PHOTO : 9 Vue du port et La voie Ferrée
Source : www.google.dz(2013)

II.3.2. Philippeville de 1886 à 1930

Entre 1886 et 1912, on assiste au passage du régime militaire au régime civil, après la visite de Napoléon III à Alger en 1867.

Après l'occupation quasi-totale de l'enceinte de l'ancienne Russicade, la demande en surface devient considérable et les Français ont été obligés d'occuper des sites compliqués en dehors de l'enceinte, un étalement a été choisi sur la partie Sud de la ville ou une vaste plaine aurait été plus favorable à une extension plus importante, c'est en 1888, le service militaire fait procéder à la démolition de l'ancienne porte de Constantine et instaurant l'extension de la ville.

La prolifération des constructions au milieu des Faubourgs de l'Espérance et du Beni Melek, une nouvelle voie a été réalisée, celle de l'avenue Raymond Barrot l'actuelle allées du 20/08/55, et la porte de Constantine autrefois marquant la limite de la ville détruite, remplacé par un rond-point. La ville mono axiale depuis sa naissance connaîtra à partir de 1886 un développement multi axial et dans trois directions à savoir :

- L'axe traditionnel : Port - Porte de Constantine et son extension les allées du 20 août 55.
- L'axe Porte de Constantine – Faubourg de l'espérance pour restructurer une urbanisation illicite érigé en dehors des murs de la ville.
- L'axe horizontal : Port de Skikda- Stora- Fil fila, un axe existant mais qui allait connaître une deuxième relance avec surtout la construction d'édifices publics très importants.



PHOTO : 10 Les axes de faubourg et l'axe Sud(les allées du 20Aout), (période coloniale).

Source : www.google.dz(2013)

Dans cette période, les français ont continué son construction des équipements de base de la ville comme la prison civile, la gendarmerie au centre-ville, et en 1924, la construction de l'Ecole Jean-Jacques Rousseau, et de l'Ecole Indigène de Garçons, rue des Aurès (Frères Alouche) et qui porte aujourd'hui le nom d'El Fârâbî.

Pendant la 1^{ère} guerre mondiale (1914-1918), la ville fut la cible de nombreux bombardements lancés par l'aviation Allemande et Italienne.

Entre 1912 et 1930, on assiste à la démolition de la partie Nord-Ouest du mur d'enceinte, ainsi que la porte de Stora pour donner naissance à un nouveau quartier et à une voie qui mène à Beni Melek.

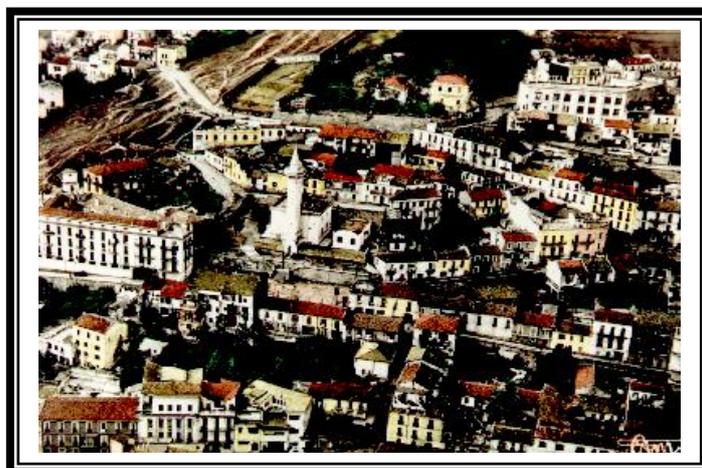


PHOTO : 11 L'occupation française du mont plaisant/Source : www.google.dz(2013)

II.3.2. Philippeville de 1930 à 1962

C'est durant cette période que l'urbanisation de la ville battait son plein. Une urbanisation caractérisée pour l'essentiel par l'édification des constructions de style mauresque, les prémices de ce qui allait devenir le style néo- mauresque signalant le nouveau visage de la France protectrice.

Cet ensemble comprend de véritables chefs d'œuvres architecturaux au décor très riche, un art adapté par le très grand architecte attiré de la ville, Charles Montaland, dont la majorité des projets se situe le long du boulevard du Front de mer. C'est dire l'importance qu'accordaient les responsables de l'époque et à leur tête l'illustre maire de Skikda Paul Cuttoli, qui administra la ville de 1929 à 1949, et la transforma en un vaste chantier.

Parmi ces édifices : l'hôtel de ville en 1931, la gare ferroviaire en 1937, la banque d'Algérie, la piscine d'eau de mer de « Jeanne d'arc » le long des plages de Larbi Ben Mehdi, et la grande poste en 1938 à l'occasion d'ailleurs du centenaire de l'occupation de la ville. Enfin le palais Bengana ou Meriem Azza en 1937.

Ensuite, Le visage protecteur de la France s'apparait à travers la production d'un nouveau type de logement pour la population Algérienne, adapté à la culture indigène : c'était la cité « Namous » (construite entre 1938 et 1942). Une cité qui rappelle la petite Médina Arabo-musulmanes dotée de quelque équipements comme : hammam, atelier d'artisanat, mosquée...ect.

Enfin, suite des directives et de lignes d'actions lancées par le plan de Constantine, Skikda a connu un effort d'aménagement et une extension de nombreux secteurs tels que l'habitat et l'industrie dont l'administration coloniale s'engage à :

- La réalisation du boulevard du front de mer.
- La création de la petite zone industrielle. Skikda commençait à sentir le pétrole après la réalisation du pipeline Hassi Messaoud / Skikda.

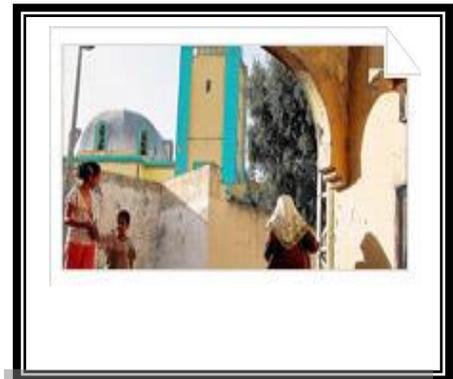


PHOTO : 12 la cité Namous
Source : www.google.dz(2013)

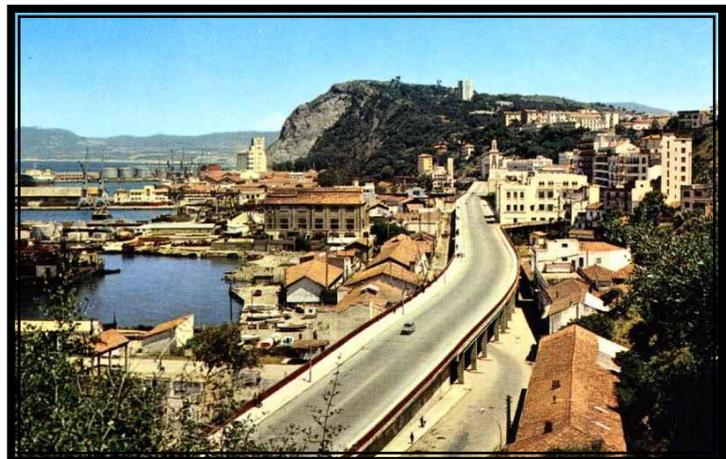


PHOTO : 13 Boulevard du front de mer
Source : www.google.dz(2013)

Au cours de la guerre d'indépendance (1954-1962), Skikda a connu un de ses grands moments d'héroïsme avec la journée du 20 août 1955 où Skikda fut le théâtre d'atroces massacres :

Une série d'attaques menées par des unités de l'Armée de libération nationale (FLN) qui ont ciblé 44 objectifs dans des sites stratégiques militaires de l'occupant et certaines infrastructures administratives.

La réaction de l'ennemi a été plus violente. Les militaires français tiraient à vue sur tous les hommes de 14 à 70 ans. Ceux qui furent rassemblés et emmenés au stade municipal (aujourd'hui Stade du 20 août 1955) où ils furent massacrés et ensevelis dans des fosses communes recouvertes à la chaux vive. Des pilonnages à l'arme lourde seront également opérés sur les hameaux, notamment celui de Beni-Melek. Un véritable massacre dont le bilan sera estimé à quelque 12000 morts. Le sacrifice se poursuivra ainsi jusqu'au 5 juillet 1962, date de l'indépendance de l'Algérie.

Skikda après l'indépendance : Extension anarchique de la ville

Avec le départ des Européens et quelques Algériens, la population urbaine a chuté de 85.000 habitants à quelques 59.600 habitants lors du recensement de 1966, le problème du logement ne se posait point puisque plus de 6000 logements ont été libérés et ont été largement suffisants pour contenir le premier exode vers la ville libérée.

La ville ne connaissait aussi aucune extension significative jusqu'à l'avènement de la politique de l'industrialisation du pays qui décida entre autre en 1968 dans le cadre de l'équilibre régional et le développement de l'axe Est et Ouest, d'implanter une 2^{ème} zone industrielle spécialisée dans la transformation des hydrocarbures après celle d'Arzew. Elle s'étale sur une superficie de plus de 1400 hectares implantée sur des terres agricoles à haute valeur « *la création d'une grande zone industrielle spécialisée dans la pétrochimie (liquéfaction du gaz, raffinerie, complexes matière plastique), à prélever 1400 ha sur la basse vallée. Vignes et verges ont été arrachés, un domaine autogéré a totalement disparu, un autre a été amputé* »¹

La création de ce pôle industriel de Skikda, entraînant une demande considérable en infrastructure et en logements, conjuguée à la cassation de l'activité agricole au niveau de la commune. Les meilleurs terrains agricoles soient plus de 1200 hectares ont été accaparés par la zone industrielle.

Le flux migratoire a provoqué une saturation de logements dans l'ancien tissu urbain, poussant les autorités à lancer les fameuses ZHUN sur des terres également agricoles, à l'exemple de la ZHUN du 20/08/55, la ZHUN de Salah Boulkeroua, la ZHUN de Merdj Edib, la ZHUN de Bouyala. Ainsi la prolifération des bidons villes et l'habitat individuel illicite qui ont constitué une extension informelle de la ville et une urbanisation anarchique causées par l'implantation agressive de cette zone industrielle.

1 :M.COTE, « l'Algérie ou l'espace retourné », Media Plus, 1993, p.216

Marc Cote, décrit cette situation, « parallèlement à l'ouest, l'extension urbaine a mordu progressivement sur les terres du fond de la vallée d'El Hadaeik ou les immeubles se trouvent aujourd'hui en position d'inondation lors des crues de l'oued. Afin de freiner ces emprises est amorcé aujourd'hui un report d'urbanisation sur le secteur des Platanes, à 15 Km à l'est de la ville. 7000 logements sont en construction, pour les besoins de l'industrie et de la ville, le barrage de Zerdezas a vu ses eaux mobilisées en quasi-totalité par la ville (650 l/s) handicapant fort les irrigations de la vallée et l'attraction de la zone industrielle de Skikda (10.000 emplois potentiels privent les domaines socialiste de leurs meilleurs travailleurs. C'est tout l'espace de la vallée qu'est bousculé par cette industrialisation massive »¹

III. LE PATRIMOINE DE LA VILLE

Skikda est l'une des plus belles villes d'Algérie, par sa position stratégique et ses différents atouts qui ont attiré les plus nobles civilisations humaines. Ces civilisations ont laissé des traces qui constituent un patrimoine d'une richesse très rare.

Le patrimoine de Skikda est particulièrement riche et concerne plusieurs domaines :

- Le patrimoine archéologique
- Le patrimoine architectural
- Le patrimoine artistique
- Le patrimoine touristique

III.1. Le patrimoine archéologique

Skikda possède un patrimoine archéologique très riche dont nombreux éléments archéologiques sont encore dans la nature, que d'autres ont été emportés en France dès la conquête en 1830. On peut espérer que ces pièces seront rendues à l'Algérie pour être restituées à Skikda car elles font partie de son patrimoine et de son passé.

A en juger par les nombreux édifices romains de la ville, Skikda devrait posséder une des plus riches collections archéologiques d'Algérie. Malheureusement, en 1843, un vaisseau de l'Etat transporta en France plusieurs monuments de l'ancienne Numidie, parmi lesquels figuraient 48 stèles épigraphiques et une certaine quantité de sculptures provenant de Russicade. On préparait alors la création d'un musée algérien au Louvre à Paris.

1 :M.COTE, Op.cit, p.216

En mai 1849, M. Belliard écrivit (Souvenir d'un voyage en Algérie-Paris 1854- le mont Filifila et ses marbres) : "A Philippeville, on découvre très souvent de précieux restes de l'art Romain. Un de mes amis m'a raconté qu'en 1844, se trouvant dans une rue, il vit des ouvriers paveurs, retirer à quelques décimètres de la terre, deux statues de grandes dimensions assez bien conservées. Ces statues sont aujourd'hui au musée d'Alger¹."

Russicade est attestée comme colonie romaine par plusieurs monuments épigraphiques découverts sur les lieux, comme par exemple cette inscription retrouvée, en 1841, sur une stèle en marbre du théâtre Romain. Cette pièce archéologique, comme tant d'autres, sera emportée en France et fera partie des collections du Musée du Louvre.

En 1840, à Stora existaient les magasins généraux de l'administration de l'Annone. Ils mesuraient 75 mètres de façade sur la mer et avaient une profondeur allant de 4 à 15 mètres. Ils consistaient en de nombreuses voûtes très élevées. Une inscription emportée par un Officier et retrouvée au Musée de Toulouse en 1881².

Comme nous l'avons vu dans l'étude historique de la ville, Skikda a possédé des vestiges parmi les plus importants d'Algérie. Malheureusement ces vestiges ont subi un acte de vandalisme mené par le génie militaire français. En 1841, les vestiges de Russicade ont été rasés en installant la nouvelle Philippeville. Notons le cirque qui a été démoli pour construire les remparts qui entouraient la ville. Ce cirque était unique dans toute l'Afrique du Nord et l'un des cinq(5) cirques typiques dans tout l'empire romain.

D'autre part, les ruines romaines ont servi de carrière de pierre pour construire les maisons des colons, et de nombreuses villas européennes ont été construites sur les assises de villas antiques ! Si, on avait préservé ces vestiges, Skikda compterait aujourd'hui parmi les sites archéologiques les plus célèbres d'Algérie, à côté de ceux de Djemila, Timgad,...Le patrimoine archéologique riche reste encore enfoui dans le sol de Skikda.

III.2. Le patrimoine architectural

La ville de Skikda est une ville historique qui compte un patrimoine architectural riche et varié hérité des différentes civilisations qui se sont établies sur ses terres, à un moment de l'histoire et ce, depuis la préhistoire, passant par les ruines romaines jusqu'aux joyeux œuvres de l'architecture française.

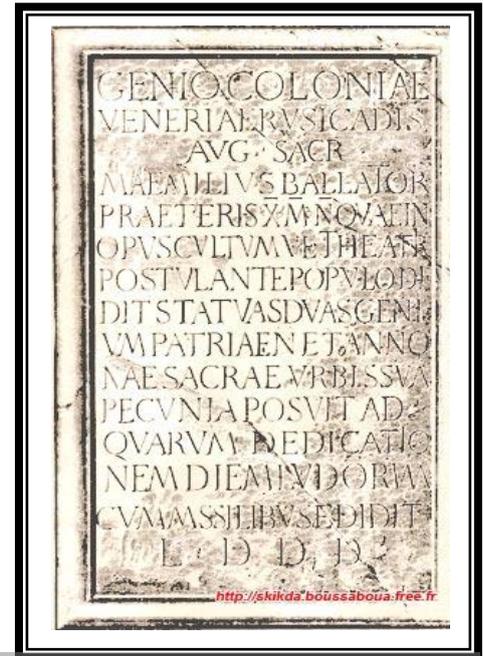


PHOTO : 14 Reproduction de la stèle en marbre retrouvée dans le théâtre de Russicade Source : skikda.boussaboua.free.fr (2013)

1 : <http://skikda.boussaboua.free.fr>

2 : Idem.

III.2.1. Patrimoine Préhistorique

De la période préhistorique, il ne subsiste aujourd'hui, que deux types de vestiges, à savoir des grottes, localisées à Tamalous et Kerjera, dans la presqu'île de Collo et des monuments mégalithiques, représentés par des dolmens, recensées au niveau de Bounaghra, au lieu-dit Souk-Lihoud, de Tamalous (20 monuments y ont été recensés) et de Kerjera¹.

III.2.2. Patrimoine Antique

De l'antique et prospère Russicade, il ne reste plus que, grossièrement, deux vestiges notables qui ont défié l'érosion du temps et l'aliénation des hommes, le théâtre antique et la voûte romaine. Les autres formes sous lesquelles on retrouve ce qui représentait l'époque faste de la période romaine sont les ruines romaines et les substructures ainsi que les fondations d'édifices publics romains sur lesquels a été bâtie la nouvelle ville coloniale.

Voûte romaine et salles d'eau

La voûte romaine est située à proximité du port de pêche de Stora. Ce vestige était en réalité une nymphée consacrée au culte de l'eau et comprenant un ensemble de vastes salles d'eau (citernes) creusées sous la falaise de l'Horloge. Cette construction servait au stockage de l'eau. Les citernes restaurées par les colons français et situés dans la partie basse de Stora et utilisées depuis l'occupation française, étaient d'une contenance de 3 000 m³ d'eau environ à l'époque romaine. La citerne se trouvant sous la voûte et qui recevait les eaux provenant de la fontaine située au-dessus est une merveille architecturale de la période romaine. D'autres ouvrages en dur destinés au stockage de l'eau, subsistent, dont les sept citernes romaines (Sb'abiar) de Fort national, au sommet de la partie nord de Bouyala, utilisés même de nos jours pour alimenter les vieux quartiers de Skikda².

Pour ce qui est des autres vestiges, ils sont investis par l'armée coloniale, dès son arrivée en octobre 1838 à Skikda, ils réussissent à pénétrer dans la ville et décident de s'installer sur le site même de Russicade. Ils érigent un mur d'enceinte et construisent des maisons sur les ruines des constructions antiques. Malheureusement, ils détruisent beaucoup de vestiges romains, le Cirque (amphithéâtre), situé près du cimetière européen pour ériger le mur d'enceinte. Quant à l'église Saint-Philippe, elle est édifiée sur l'emplacement de la basilique romaine dédiée à la martyre donatiste Sainte-Digna dont les restes sont conservés au musée de Constantine, enfin, la place de la Liberté correspond au Forum de la période romaine et d'autres édifices que nous avons déjà cité.

1 :<http://www.memoria.dz/oct>

2 :Idem.

Le théâtre romain

S'inspirant des théâtres grecs édifié, en plein centre de la ville au III^e siècle, il est construits en pierres de taille et creusés dans le flanc d'une colline, Le théâtres de Russicada construit en hauteurs de l'oued et aménagée sur le flanc de la colline de bouyala-seb's Ebiar, est le plus grand et le plus vaste de tous ceux construits par le Romains en Afrique du nord. "Ce monument occupait, avant sa destruction lors de l'occupation française, environ 4900 m². De la scène qui disparut, il ne reste que les substructures des gradins. La largeur maximale du théâtre était de 82m. De ces dimensions il pouvait accueillir près de 6 000 spectateurs, de loin plus que les théâtres de Calama(Guelma) et Tamughadi (Timgad)"¹. Conçus selon le même plan inspiré des grecs, le théâtre antique de Russicade est de forme semi-circulaire avec des gradins menant de la scène à des structures supérieures en forme d'arcs immenses soutenus par des gigantesques colonnes.



PHOTO : 15Théâtre romain
Source :www.lesamisdeskikda.org
(2013)

III.2.3 Le Patrimoine colonial

Les vieux quartiers de la ville de Skikda comme les arcades, le quartier Napolitain, constituent un patrimoine architectural et urbain inestimable. Il nous incombe de le protéger. En effet, ces quartiers se distinguent par une architecture diversifiée différente de l'architecture d'aujourd'hui. Les immeubles construits en bonne maçonnerie forment un mélange harmonieux de différents styles. Le style néoclassique ou le style vainqueur a marqué le paysage urbain de la ville par ces détails architecturaux très riche qu'on ne retrouve plus dans les constructions d'aujourd'hui (arcs, frontons, colonnes... qui traduisent les styles maure, dorien, corinthien...). Les façades se terminent souvent en balustrades ou en corniches dessinées avec raffinement. Elles sont parfois à encorbellements. Le fer forgé des balcons est un véritable travail d'artiste.

Le quartier napolitain

S'étalant sur 5 ha, en plein cœur de la ville, « Houmet Italienne », ou « quartier napolitain », construit entre 1838 et 1849, par les italiens et les maltais qui sont fait l'origine de son appellation dans un style qui se réfère aux cités Italiennes. Il est l'un des quartiers phares de Skikda et un patrimoine historique qui témoigne d'une mémoire collective. Aujourd'hui, ce patrimoine qui constitue une part primordiale dans le parc de logement se trouve en état vétuste très avancé dont plus de 4000 habitants formant quelques 760 familles y vivent encore entassées dans des appartements qui fuient de partout et où prolifèrent les rongeurs. Ils sont quotidiennement exposés aux effets néfastes de la moisissure, de l'humidité, des infiltrations, de l'insalubrité et des dangers réels des effondrements.

1 : <http://www.memoria.dz/oct>

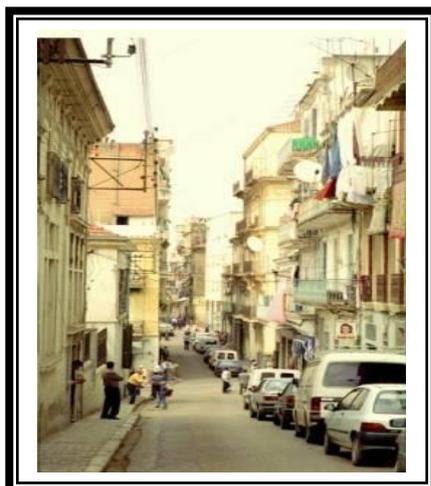


PHOTO :17 les ruelles du quartier napolitain/ Source : *Dr. Karima MESSAOUDI*, « pour une renaissance du centre historique de Skikda : volonté de requalification urbaine », 2^{ème} Conférence Régionale Euro-méditerranéenne, La ville, patrimoine vivant, Sale, Maroc 11 et 12 Octobre 2012.

Patrimoine Moderne

A l'occasion de la célébration des 100 ans de la présence française en Algérie, les autorités coloniales françaises ont décidé d'organiser des fêtes grandioses en 1930. A ce titre, la municipalité de Philippeville (Skikda) entame une vaste opération d'édification d'un ensemble urbanistique de style andalou-mauresque, un style précurseur du néo-mauresque. Cet ensemble urbanistique compte de vrais chefs-d'œuvre architecturaux, conçus par le célèbre architecte Charles Montaland auquel on doit notamment l'Hôtel de ville, la gare des chemins de fer, la Banque centrale, la Grande-Poste, le palais Meriem Azza ainsi que la majorité des constructions longeant le boulevard front de mer.(les édifices néomoresques de skikda).

III.3. Le patrimoine artistique

La ville possède des œuvres d'art, dont certaines d'une grande valeur, comme les nombreux tableaux de l'Hôtel de Ville, dont certains signés par des grands maîtres. Un incendie en janvier 2006, en aurait détruit quelques-uns. Ainsi, des statues installées dans des squares et exposées au vandalisme et à l'ignorance des hommes.

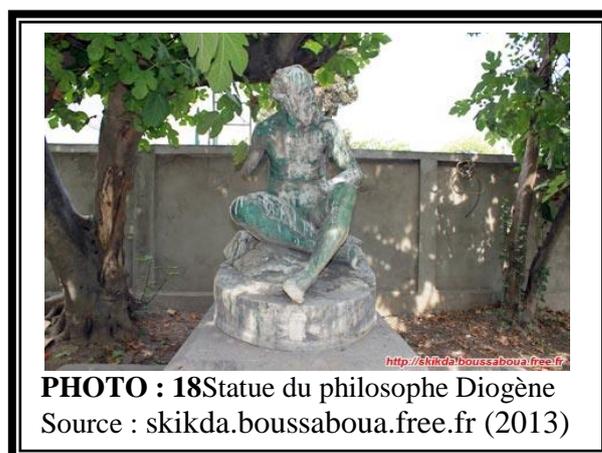


PHOTO : 18Statue du philosophe Diogène
Source : skikda.boussaboua.free.fr (2013)

III.4. Le patrimoine touristique

Ancien comptoir Phénicien puis Romain, port de pêche et de plaisance, plages de sable fin et infrastructures balnéaires diverses. Des frondaisons luxuriantes descendent à pic sur la route en corniche côtoyant la mer. Au printemps c'est une cascade de fleurs, roses....

La corniche et la route supérieure de Skikda à Stora offrent aux promeneurs sur 4 km une vue imprenable sur la mer et l'horizon.



On peut également y admirer l'ancien refuge des galères phéniciennes, l'île de Srigina, à quelques encablures de la côte et le phare imposant qui s'y dresse, ancien repère pour les vieux bateaux de l'histoire.

Stora est devenue un faubourg de Skikda. La petite cité dont la population vivait autrefois presque entièrement de la pêche et des industries s'y rattachant (conserveries, salaisons...) s'étale au flanc de la montagne qui l'encercle entièrement. Le port de Stora qui avait une grande capacité d'accueil de chalutiers et de sardinières a été agrandi. Stora est aujourd'hui une station balnéaire en pleine mutation.

CONCLUSION

Skikda, ou Philippeville a connu ses beaux jours avec des colons persuadés qu'elle était la leur, ils ont tout ou presque tout fait. D'ailleurs, ce qui peut être retenu de Skikda, c'est le fait colonial, le bâti colonial, le tracé en damier colonial, héritage de la ville phénicienne et Romaine. C'est l'occupation judicieuse d'un site très contraignant, l'occupation du littoral et l'ouverture de la ville sur la mer, la préservation des terres agricoles, l'optimisation de l'occupation du sol dans un centre qui continue à fonctionner malgré l'âge, des réalisations d'une grande valeur architecturale, et les liaisons avec le Constantinois, qui resteraient inchangées à ce jour.

En effet, le contraste saisissant entre l'enivrante beauté du site naturel et touristique d'une grande beauté et l'apparente dégradation des quartiers du centre-ville.

Enfin, Skikda est une ville fragile qui a mal dans son tissu urbain très vétuste. 80% de la ville ancienne menace ruine. Le patrimoine architectural et urbain s'est nécrosé sous la pression des effets conjugués de l'usure du temps, de la surcharge démographique et de l'inconscience des hommes chargés de l'entretien et de la gestion de ce patrimoine.

CHAPITRE 2

LA PRODUCTION NEO-MAURESQUE A SKIKDA

INTRODUCTION

Au 19^{ème} siècle, après la conquête française d'Algérie, les bâtiments construits pour la plupart par des militaires restes austères en façades extérieures. A partir de la moitié du 19^{ème} siècle, les principales implantations coloniales dans les villes algériennes seront de type Haussmannien à l'image des modèles français.

Après, vers le début du 20^{ème} siècle, l'avènement du «style Jonnart » en Algérie va marquer l'abandon progressif pour un moment de l'architecture néoclassique au profit de tendances «orientalistes» qui ambitionnent de récupérer et de réinterprétation des valeurs du patrimoine architectural et urbain traditionnel dans les constructions modernes, en somme, une forte volonté d'arabisation du cadre bâti. Des bâtiments publics prestigieux et emblématiques, dont beaucoup marquent aujourd'hui encore très fortement le paysage urbain de nombreuses villes algériennes.

C'est dans ce contexte qu'au tournant du XX^e siècle est apparu le style néo-mauresque, appelé aussi « arabisance ». L'objectif était de bien asseoir le rôle de « protecteur » par le pouvoir français, après plusieurs années de rigueur néo-classique perçue par les « autochtones » comme un style vainqueur exprimant le pouvoir du colonialisme.

En effet, les architectes français ont puisant dans ce vocabulaire traditionnel maghrébin, ils ont réalisé en Algérie un nombre considérable d'édifices " modernes " dont ils ont arabisé et qui répondent à des besoins contemporains, à des fonctionnements nouveaux : gares, postes, hôtels de ville, églises, fonctions qui n'existaient pas dans le patrimoine traditionnel. C'est un phénomène de métissage entre deux cultures contradictoires qui se marient, qui se conjuguent pour produire un style nouveau.

Enfin, l'exemple de la ville de Skikda ou Philippeville avec l'hôtel de ville et son superbe minaret, qui fait rappelle à la mosquée, le commissariat, la banque centrale et la grande poste sont les traces de ce style néo mauresque qui constitue aujourd'hui une partie intégrante de son paysage urbain et une richesse patrimoniale à préserver.

Ce chapitre va tenter d'apporter une contribution à la connaissance de l'architecture néo-mauresque en Algérie à travers l'ensemble des aspects politiques, socioculturels, urbains, esthétiques et idéologiques, ainsi les caractéristiques architecturales et décoratives de ce style, et en jetant la lumière sur cette production néo-mauresque dans la ville de Skikda à travers des beaux chefs d'œuvres réalisés par l'architecte Charles Mantaland.

I. NOTION ET DEFINITION

I.1. La notion de style en architecture

Parmi les définitions données à ce mot celle du dictionnaire Universalis ; « le style est un nom masculin singulier, dont le verbe a plusieurs significations ; en général signifie la façon personnelle d'agir, de se comporter, de s'habiller, Manière particulière à une époque, Manière particulière à un groupe (style administratif)... ».¹

Le style est aussi défini en « un ensemble de caractéristiques, résultant de l'application d'un certain système technique ou esthétique. Le style est propre aux œuvres d'un artiste, d'une école, d'une région ou d'une époque ».²

Cependant, la notion de style en architecture est utilisée généralement pour classer les édifices semblables, en apparence, structure, matériaux d'une période historique. Les édifices sont classés dans les même style s'ils ont plusieurs caractéristiques communes, à l'exemple de : la période historique, la forme, le gabarit et le nombre d'étages, la taille, les couleurs, la forme et l'emplacement des ouvertures, la forme de toit, les matériaux de construction et détails d'ornementation. L'histoire de l'architecture peut être répartie en plusieurs périodes, ou styles comme le style romantique, le style baroque, le style mauresque....

I.2. L'orientalisme en architecture

L'orientalisme

Selon Larousse « l'orientalisme est la science de l'Orient (histoire, langues, littérature, arts, sciences, mœurs et religions des peuples de l'Orient et de l'Extrême-Orient) ».³

L'orientalisme est un mouvement qui marque l'intérêt de l'Occident pour l'Orient. Il existe l'orientalisme humaniste et classique remonte à la fin du Moyen Âge et au début de la Renaissance, en Europe (à Venise notamment), et qui atteint son apogée avec les turqueries et le goût oriental du XVIIIe siècle. Ce goût oriental hérite aussi du contact de l'époque des Croisades avec le monde islamique.

C'est au XIXe siècle que, ce courant s'est le plus largement manifesté. Parti d'un Orient fictif reposant sur les témoignages des voyageurs (Ingres), il s'est traduit à travers les œuvres des peintres, par l'évocation sincère de l'Orient méditerranéen, avec ses paysages et ses types humains, sa lumière et ses couleurs chatoyantes. (Decamps, Delacroix, Chassériau, Fromentin, etc.), préparant, par certains de ses aspects (notations sur le vif), l'école réaliste⁴.

L'orientalisme est donc un courant littéraire et artistique occidental qui fait son apparition au XVIIIe s. et qui est à son apogée (à son maximum) au XIXe s. L'orientalisme couvre tous les

1 :<http://www.universalis.fr>

2 :<http://www.encyclopedie-larousse.fr>

3 :<http://www.larousse.fr>

4 :<http://www.encyclopedie-larousse.fr>

domaines : l'art pictural, l'architecture, la musique, la littérature... et se caractérise par la fascination de cette époque pour l'Orient, en particulier trois zones culturelles qui sont les cultures du Moyen Orient (du Magreb, turque et arabe) l'Inde, et la Chine¹.

L'orientalisme architectural

Définition

Selon Rémi Labrusse l'orientalisme architectural est défini comme suit : «D'usage potentiellement aussi large qu'est vague la notion d'Orient dont il est issu, le terme « orientalisme », en histoire de l'art et de l'architecture, sert le plus souvent, à caractériser l'emploi de formes issues des arts de l'Islam, décontextualisées puis réappropriées dans le cadre de pratiques propres à la culture occidentale (celles-ci fussent-elles endossées par des artistes non-occidentaux). Ces pratiques, le XIXe siècle, pour des raisons à la fois scientifiques (l'essor des connaissances visuelles et historiques) et politiques (les phénomènes de colonisation directe ou d'hégémonie para-coloniale), les a favorisées quantitativement et qualitativement comme jamais auparavant. »²

Selon cette définition on peut déjà assimiler que l'orientalisme en général, dépasse la simple sympathie ou admiration apportée à l'orient, à une démarche d'engouement scientifique et intellectuel, se basant essentiellement sur les échanges orient-occident et des apports véhiculés par ce métissage.

Partant de cette brusque curiosité et intérêt de l'orient, Lorraine Decléty voit que «L'étude de l'histoire de l'architecture islamique, telle qu'elle se met en place au XIXe siècle, et de l'orientalisme architectural révèle un double décalage à la fois formel, stylistique, et conceptuel, symbolique. »³

Cette indifférence vis-à-vis de l'orientalisme architectural, a laissé un nombre relativement élevé et varié d'édifices construits dans ce style. Dominique Jarrassé appuie cette option en faisant une étude critique démontrant les idées diffusées par l'occident à l'encontre de l'orientalisme ; «dans le fond, l'architecture arabe ou maure, n'est autre chose que celle des goths ou vendables établis en Mauritanie, et qui, après avoir été transportée en Espagne, se répandit dans le reste de l'Europe». ⁴

1 :<http://cultureartistique-histoiredesarts.fr>

2 :LABRUSSE, Rémi, « Oulebsir Nabila et Volait Mercedes (dir.), L'Orientalisme architectural entre imaginaires et savoirs, CNRS et Picard, Paris 2009, p : 30 », Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée [En ligne], URL : <http://www.remmm.revues.org>

3 :Lorraine Decléty, « L'Orientalisme, entre connaissance et réinterprétation de l'architecture islamique », Collections électroniques de l'INHA [En ligne], Repenser les limites : l'architecture à travers l'espace, le temps et les disciplines, Limites temporelles. URL : <http://inha.revues.org/1255>

4 :JARRASSE, Dominique, «féminité, passivité, fantaisie...architecture et caractère des peuples orientaux au regard de l'occident. » p : 75-94. Article in BERTRAND, Nathalie, (sous la direction de L'orient des architectes), Publications de l'université de Provence, 2006.

I.3. L'arabisation

Dans l'introduction de son ouvrage « Arabisations », terme introduit pour désigner les « traces d'arabisation des formes architecturales importées d'Europe »¹.

L'arabisation est une idéologie et un mode de pensée politique, une prise de conscience de l'autre partie de la population "les autochtones" par une nouvelle production architecturale qui trouve un fondement dans une dimension identitaire, cette production était illustrer par un style nommé néo-mauresque qui venu faire sauver "l'image" d'une France qui se veut "protectrice"².

L'arabisation était toujours considérée comme une adaptation du langage architectural vernaculaire avec le nouveau langage colonial. Une adaptation qui se limitait à une reproduction à l'identique de quelques éléments spécifiques de l'architecture vernaculaire (coupes, tuiles, arcs, moucharabiehs, minarets...).

II. L'ARCHITECTURE NEO-MAURESQUE

Arabisation, régionalisme, orientalisme, style jonnart, néo-mauresque,... sont autant de concepts pour décrire un style architectural qui a traversé les pays du Maghreb dans un contexte particulier de la colonisation française à la fin du XIX e siècle.

II. 1. Définition

Mme Touaa.N, Mme Salem-Zinai.S³, décomposent le néo-mauresque en deux occurrences :

Le préfixe "Néo" : marquant un renouveau dans le cadre d'un ordre ancien. D'où les expressions : Néo-classique, néo-mauresque, néo-baroque, préexistantes qui intègrent de nouvelles données.

La deuxième particule "Mauresque": vient de l'adjectif maure qui d'après les Romains, désignait ce qui appartenait à la Mauritanie ancienne (actuellement le Maghreb). Par la suite, au Moyen-âge, cette appellation va être donnée au peuple du Maghreb qui a conquis l'Espagne.

Mauresque vient du Maure ou Moros qui signifie sombre, désigne les habitants de l'Afrique du Nord et de l'Andalousie. Donc l'architecture propre au maure est appelé architecture mauresque.

On désigne par style mauresque un genre architectural lié aux Berbères Maures, qui depuis le Maghreb eut une influence artistique sur la péninsule Ibérique durant l'époque musulmane, donnant ainsi naissance à cette technique particulière. Elle se traduit par une expression orientale poussée, particulièrement empruntée à la facture arabo-persane, mettant l'accent notamment sur les arcs, coupes, stucs ciselés, portes massives sculptées, faïences et mosaïques, inscriptions coraniques, etc. Des édifices tels que la grande mosquée de Cordoue, l'Alhambra à Grenade ou encore la Giralda

1 :BEGUIN François, « Arabisations », Comité de la recherche et du développement en architecture(CORDA), Dunod, Paris, 1983, P : 1

2 :<http://architous.lfr1.net>, « arabisation et néo-mauresque », source : ARCHI MAG

3 :TOUAA.N, SALEM-ZINAI.S, « Néo-mauresque, Tendance pour une identité algérienne », Conférence donnée le 27/02/2008 au Département d'Architecture de la Faculté des Sciences de l'Ingénieur de l'Université Aboubakr Belkaidde Tlemcen lors de la Journée d'étude consacrée au Patrimoine du 20ièmeSiècle.

et l'Alcazar à Séville, illustrent ce style architectural dit alors « hispano-mauresque ». D'autre part, on désigne par néo-mauresque, style architectural né fin XIXe et début XXe siècle, d'un savoureux mélange du style mauresque avec des éléments d'architecture européenne.

Le style néo-mauresque apparu en Algérie au début du XXe siècle. A des fins à la fois politiques, économiques et culturelles, appelé aussi "style Jonnart", style qui naît des recommandations données aux architectes par le gouverneur Charles Célestin Jonnart pour mettre à l'honneur l'esthétique mauresque.

Le style néo mauresque est une sorte de métissage orient-occident, avançant une nouvelle identité politique et culturelle qui vise à la réconciliation avec les autochtones «indigènes».

II. 2. Conditions d'émergence du style néo mauresque

L'émergence du style néo-mauresque en Algérie au début du XX ième siècle est associée aux différents exigences et conditions politiques, sociaux-économiques, culturelles et artistiques.

II. 2.1. Conditions politiques et socio-économiques

Dès la conquête française de l'Algérie en 1830, a imposé une image occidentale qui s'exprime dans un style néoclassique. Afin d'imposer leur pouvoir politique et militaire, cette image est représentée par des grands bâtiments publics et des édifices gouvernementaux dans une image cosmopolites d'une colonie multinationale. Le génie militaire française, et par ses architectes Italianises a constitué l'entreprise de construction du paysage urbain Algérien qui a été qu'un reflet des villes européennes à travers ses façades austères et son décor néobaroque.

Ensuite, le service des bâtiments civils s'est développé par les architectes comme : « **Anable Ravoisié** », « Louis Hippolyte Lebas », qui ont adopté la mission civilisatrice du peuple Algérien. Cette volonté civilisatrice est mainte fois afin de justifier l'appropriation des terres Algériennes, et transformer le pays en laboratoire de toutes les techniques et les procédés nouveaux issus de la révolution industrielle qui sont expérimentés en Algérie.

Se dirigeant par la suite vers le royaume arabe de Napoléon III qui se clôtura par l'abrogation de la IIIème république en 1870 au profit d'un régime civil qui gouvernera le pays jusqu'à la fin du XIXème siècle, et qui sera la partie essentielle à l'origine de tous les bouleversements et changements que verra le pays au début du XXème siècle.

A. Le « Royaume arabe » de Napoléon III et la nouvelle politique

Durant la IIème République, l'Algérie a connue beaucoup de bouleversements politiques, le gouvernement général fut remplacé, suite aux revendications grandissantes des colons, par une nouvelle institution ministérielle pour assouvir leur rôle colonisateur, sous l'impulsion de la nouvelle « politique d'assimilation ».

Mais cette nouvelle politique prend un tout autre tournant en 1860, date de la première visite de **Louis Napoléon Bonaparte** en Algérie, « ce n'est qu'au début des années 1860 que se dessine un

nouveau projet politique intégrant les paramètres locaux ,à savoir, la considération de la population autochtone, alors spoliée de ses biens et de ses terres, et le rétablissement de certains de ses droits». ¹

Dans sa nouvelle politique, Napoléon III invite les civils et les indigènes à se partager le pouvoir avec les militaires, dans le cadre de la concrétisation de sa politique de « Royaume », cette appellation adoptée par Napoléon III en 1852, date à laquelle il fut proclamé à la tête de la IIème République, lettre adressée au maréchal Pélissier ,gouverneur général de l'Algérie : « Je le répète, l'Algérie n'est pas une colonie, mais un royaume arabe [...].Les indigènes ont comme les colons un droit égal à ma protection, et je suis aussi bien l'empereur des arabes que l'empereur des français. »²

L'empereur fait part de la nouvelle politique de France en Algérie au maréchal de Mac-Mahon, dans une lettre détaillée le 20 juin 1865, où ils ont dessiné de nouvelles formules de colonisation plus économique sur le plan militaire et plus rentable pour le développement de l'économie coloniale: « Mon programme se résume en peu de mots : gagner la sympathie des Arabes par les bienfaits positifs, attirer de nouveaux colons par des exemples de prospérité réelle parmi les anciens ; utiliser les ressources de l'Afrique en produits et en hommes ; arriver à diminuer par-là ,notre armée et nos dépenses». ³

Dans le cadre de ce nouveau programme et lors de son visite en Algérie en 1865, Napoléon III a donné le coup d'arrêt à la démolition de la médina d'Alger et le départ de la conservation des grands centres urbains de l'Afrique du Nord, ainsi la restauration des monuments historiques de l'Art Arabe. Durant une longue période où seuls les vestiges romains avaient retenu l'attention et pris en charge en 1853, par la nouvelle inspection des Monuments historiques et des Musées archéologiques de l'Algérie, sous les directives du conservateur de la bibliothèque-musée d'Alger **Louis Adrien Berbrugger**, qui été sensé prendre les mesures nécessaires à la protection et préservation de tous les monuments antiques d'Algérie. Tandis que l'architecture des villes Arabes a été dénouée de tout intérêt et constitue l'objet d'un jugement négatif.

Ce geste de sauvegarde et restauration des monuments arabes a symbolisé l'image de la France protectrice, soucieuse des traditions et respectueuse des différences.

Ainsi, cette volonté de sauvegarde va préserver la beauté du pays a pris un intérêt économique en motivant le tourisme dans les pays du Nord d'Afrique. « Pour cela des nombreux livres destinés au tourisme en Afrique du Nord dans les années 1920 qui ont présenté son image de toutes les formes du pittoresques locales, et laisser dans l'ombre les traces d'un décor plus Français »⁴.

La politique patrimoniale de Napoléon III, l'interruption des destructions, la sauvegarde et la restauration des patrimoines régionaux, le classement de quelques édifices et le souci touristique ont dessiné les premières formes mauresques.

1 :OULEBSIR, Nabila, « Les usages du patrimoine ; Monuments, musées et politique coloniale en Algérie (1830-1930) », Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 2004, P : 116

2 :Idem, P : 116

3 :BEGUIN François, Op.cit, P : 29

4 : Idem, P : 16

Napoléon III finit par céder aux exigences des colons en faveur d'un régime civil ; « En juin 1870, deux décrets portant suppression des représentants musulmans, augmentation du nombre de députés colonisés, démantèlement des Bureaux arabes, élargissement du territoire civil et subordination des zones militaires à l'autorité préfectorale, mettaient fin à l'expérience du Royaume arabe»¹.

B. La montée de l'assimilationnisme

La chute de la II^{ème} république en 1870 est marquée par la prise du pouvoir par les civils, qui optaient pour une politique d'assimilation encouragée par la III^{ème} république. Cette nouvelle politique d'assimilation, n'est autre en réalité qu'une politique de « francisation » et de colonisation dite : « libre » en faveur des colons.

Ainsi, la politique abjecte d'assimilation, qui en encourageant massivement l'immigration vers l'Algérie, en attirant un nombre de colons satisfaisant pour la concrétisation de ses objectifs.

Sous le prétexte de « civiliser », les colons voulaient diminuer et casser la distance qu'instaurait le régime militaire entre eux et les indigènes. Cependant, leur véritable désir était totalement différent, Charles Strauss décrit avec ferveur son idée : « L'esprit qui nous guide dans nos vœux, précise-t-il, est celui de l'idée de l'assimilation entière, vraie ; l'assimilation absolue est la pensée fondamentale de notre projet... Il faut que nos départements restent français, il faut que les privilèges attachés au titre de citoyen français restent aux Français»².

Pour cela, ce projet d'assimilation a ouvert le champ de la résistance des musulmans, et même d'autres personnalités françaises vont manifester leur idées qui refusent le régime civil.

En effet, en réaction à cette politique assimilationniste, les jalons de la décentralisation se définissaient jusqu'aux années 1890, ou l'assimilationnisme commence à être sévèrement critiqué, principalement par l'ancien chef de cabinet du Gouverneur général de l'Algérie (1881), devenu par la suite chef du service de l'Algérie au ministère de l'intérieur (1885-1889). En 1893 Charles-Célestin Jonnart fut nommé ministre des Travaux publics par Casimir Perrier.

Enfin, le 31 décembre 1896, l'objet d'un décret portant décentralisation et autonomie administratives, remplacé par celui du 23 août 1898, avec lequel il constitue l'acte de naissance officiel de la politique de décentralisation »³.

1 :ALMI, Saïd, « Urbanisme et colonisation, présence française en Algérie », Editions Mardaga, Belgique, 2002, P : 37.

2 :Charles Strauss, « L'Assimilation et la reconstitution du ministère de l'Algérie », aux bureaux de la Revue universelle, Paris, 1874, P : 27. In ALMI, Saïd, « Urbanisme et colonisation, présence française en Algérie », Editions Mardaga, Belgique, 2002, P : 58.

3:ALMI, Saïd, Op.cit, P : 63

C. La décentralisation, et le Protectorat de Jonnart

Depuis la nomination de **Charles-Célestin Jonnart**, le 3 octobre 1900, au titre de gouverneur général de l'Algérie, la décentralisation s'enracine et des recommandations sont mises. « Des lors, l'Algérie n'est plus considérée comme une réplique de la métropole, et ses spécificités géographiques, économiques, ethniques et religieuses sont toujours remises à jour par le gouverneur qui considère que ce pays bénéficie d'«une physionomie originale, distincte, une personnalité propre...»¹.

L'instauration du décret du 15 décembre 1898, par le gouverneur général de l'Algérie, Laferrière, dote le pays de délégations financières qui contribueront à l'acquisition de l'autonomie financière. Cette autonomie sera obtenue définitivement par la loi du 19 décembre 1900, ou, un budget spécial sera détaché pour le pays. Ce qui permettra au nouveau gouverneur, Charles-Célestin Jonnart de développer une politique économique, culturelle et scientifique tenant compte des spécificités locales de l'Algérie. Grace à l'« Autonomie financière assurant à l'Algérie l'entière disposition de ses excédents de recettes, jusque-là absorbées par le budget métropolitain, Jonnart peut en effet entreprendre d'importants travaux»².

Dans le cadre de la Protectorat, plusieurs bouleversements administratifs eurent lieu, concernant l'intégration des musulmans dans le corps des élus. Il est à noter que le mouvement « Jeune-algérien» à jouer un rôle décisif dans toutes ces transformations.

Puisque la décentralisation, politique appuyée respectueuse des populations arabes. Pour Jonnart, la réussite de la colonisation française passe avant tout par un rapprochement avec les autochtones. Et ce rapprochement se doit d'être avant tout culturel et religieux.

Cependant l'intervention majeure de Jonnart, reste inévitablement « la nouvelle image à donner au pays » qu'il s'agit de L' « image du protecteur », et construire un style « Algérien ».

Cette politique culturelle, encouragée par le gouverneur général Charles-Célestin Jonnart, s'appuie sur la culture ancienne locale qu'elle réinterprète et met en valeur. Du point de vue architectural, Jonnart recommande de puiser aux sources du patrimoine local pour élaborer une architecture typiquement algérienne.

Pour réussir cette nouvelle image, Le style néo mauresque est annoncé style d'état, par le gouverneur général Charles-Célestin Jonnart, qui publie une série de circulaires afin d'imposer ce nouveau style aux différentes constructions publiques, la première le 2 décembre 1904 est transmise aux municipalités, et note que les constructions scolaires seront de style néo mauresque et recommande aux architectes à ce que les écoles algériennes soient dotées d'un cachet artistique. La seconde le 4 mars 1905, et concerne les institutions administratives, et précise qu'il faut dorénavant s'adresser aux architectes, et non aux employés des ponts et chaussées. la troisième le 19 mars 1906

1 : Charles Jonnart, général Lyautey et al, L'Afrique du Nord, Conférences organisées par la société des anciens élèves de L'école libre des sciences politiques, Librairie Félix Alcan, Paris, 1913, p : 39. In : ALMI, Saïd, 2002, Urbanisme et colonisation, présence française en Algérie, Editions Mardaga, Belgique, p : 63.

2: ALMI, Saïd, Op.cit, P : 64

« en harmonie avec les monuments laissés dans la colonie par la civilisation arabe, et avec les ouvrages légers et gracieux qu'ont inspiré en Algérie les souvenirs de l'art byzantin »¹.

Le gouverneur général Charles-Célestin Jonnart, instaure à Alger en 1905 un service d'architecture chargée de l'étude, la direction et la surveillance des travaux de construction et de restauration des édifices publics, il en confia la direction a Albert Ballu.

Jonnart devient ainsi l'initiateur d'un nouveau mouvement stylistique aux tendances orientales : la néo-mauresque.

II. 2.2. Conditions culturelles et artistiques

L'émergence du style néo mauresque en Algérie, revient essentiellement à un mouvement ou à une conception idéologique montée par l'occident, dans le but d'une machination politique émanant d'une volonté de caricaturer le monde oriental, c'est ce qu'il est appelé l'« Orientalisme », ainsi à des mouvements culturels et scientifiques.

II.2.2.1 L'influence du mouvement « orientaliste » et l'impulsion de Jonnart

L'orientalisme qui est un montage idéologique occidental. Pour Edward Saïd² « L'Orientalisme, à une déconstruction de la perception de l'Orient par l'Occident. Pour lui, les études orientales s'appuient sur un système de valeurs qui constitue l'"orientalisme", un courant de pensée qui a légitimé d'un point de vue culturel l'impérialisme colonial européen»³.

En effet, le néo-mauresque est une quête de formes et de décors traditionnels n'est pas isolée, elle est le résultat de ce mouvement orientaliste développé en Europe à partir de la fin du XVIII ème siècle, pour atteindre son apogée pendant la deuxième moitié du XIX ème siècle avec les travaux des peintres orientalistes, les récits de voyageurs, la photographie orientaliste, et l'architecture arabe développée dans les grandes capitales européennes.

Cependant, pour motiver ce mouvement orientaliste en Algérie, « les artistes autochtones et européens cohabitaient au sein d'une école de peintres dite "Africaniste" dont le chef était le peintre **Etienne Dinet**. Celui-ci s'était donné pour objectif de fixer les images du paysage de la société du sud algérien »⁴.

Après, Jonnart comme l'initiateur du style néo-mauresque, a motivé plusieurs recherches et pratiques qui ont fait la référence de ce style en Algérie.

Tout d'abord, le gouverneur général y organisait à l'école des lettres le premier congrès des sociétés savantes locales, il accueillait ensuite à Alger le XIVE congrès des "Orientalistes". Simultanément, il organisait dans la medersa une grande exposition d'art musulman.

1 :OULEBSIR Nabila, Op.cit, p : 252.

2 :Edward Saïd est un théoricien littéraire, un critique et un intellectuel palestinien de citoyenneté américaine. Il est considéré comme le doyen des études se rapportant aux empires coloniaux et à l'exploitation de la notion d'orientalisme.

3 :« L'Orientalisme, d'Edward Saïd ».http://www.oboulo.com

4 :Mohamed Racim, « Miniature algérien », in Gazzette des beaux arts, XXI, Paris, Janvier 1993, P : 145

Ensuite, en 1907-1908, il créait dans la continuité du mouvement orientaliste inauguré par **Delacroix**, l'école **Villa Abd el-Tif** pour l'enseignement de la peinture installée dans une villa mauresque dominant le Hamma d'Alger.

De même, Jonnart avait encore en 1908, créé un “**service des arts indigènes**” destiné à cataloguer l'activité artisanale musulmane citadine et rurale à détecter les talents dans ce domaine, et à recueillir tous les éléments nécessaires pour un enseignement professionnel et scolaire.

Enfin, la contribution de Jonnart se matérialise par le biais d'une circulaire qui impose l'usage des formes mauresque dans la construction du paysage urbain des villes Algériennes, afin de développer l'architecture moderne de l'Europe en Algérie en réhabilitant un art indigène marginalisé depuis décennie.

II.2.2.2 Les exploration scientifiques en Algérie

Au lendemain de la conquête, la France voulait donner une image à sa nouvelle acquisition. Consciente du pouvoir des artistes sur la population, elle a favorisé leur expédition sur cette nouvelle terre.

Pour avancer dans le processus de colonisation, des expéditions organisées furent mise en place, sous forme de missions scientifiques, menées par des corps précis, pour des buts scientifiques, artistiques et militaires.

Cet élan est favorisé, d'une part, par la communauté scientifique qui, depuis quelques décennies, développe nombre d'études sur la culture islamique et, d'autre part, par des associations de défense du patrimoine local, tel le Comité du Vieil-Alger.

A. La naissance d'une conscience patrimoniale

Au début détachent deux missions artistiques importantes, s'intéressent aux antiquités de la province romaine d'Afrique, celle du peintre paysagiste **Adrien Dauzats** et de l'architecte **Amable Ravoisié**. OÙ, le premier¹ avait réalisé une production variée, dans laquelle il avait mentionné l'importance de certains monuments et sites antiques. Ses recommandations et orientations ont motivé l'exploration scientifique dirigée par Amable Ravoisié, qui a été chargé par l'étude des monuments historiques de l'Algérie entre 1840 et 1842, il réalise un ensemble remarquable de relevés et de restitutions.

B. L'instauration du service des monuments historique et l'étude de l'art arabe

Après, suite au bouleversement du au régime civile, et les visites de napoléon III (1860 et 1865), ou la volonté de l'empereur était en faveur de la préservation des œuvres indigènes en plus des sites et monuments, et grâce à l'engouement porté à l'orientalisme à cette époque, beaucoup d'artistes et d'architectes comme l'orientaliste **Edmond Duthoit** qui porte leur intérêt à l'art musulman.

Tout cela a élargie la mission du service des monuments historique vers les monuments de l'art arabo-musulman. Cette commission scientifique a été instaurée en Algérie en 1880, elle s'est

1 :OULEBSIR, Nabila, Op.cit, p : 29-47

chargée de procéder le classement des monuments historiques de l'Algérie, mais leur intérêt porte seulement les monuments gréco romains.

C'est alors qu'Edmond Du toit¹, architecte attaché au service des monuments historiques en France, est sollicité par le ministre de l'instruction publique et fut envoyé en Algérie en tant que premier architecte en chef des monuments historiques de l'Algérie. Cet architecte a contribué par ses recherches dans l'étude de l'art et l'architecture arabe en Algérie.

Edmond Duthoit² se fixait pour objectif l'identification et le relevé des édifices représentatifs de l'architecture musulmane, mais aussi une étude pointue et une analyse approfondie de ces derniers. Quelques monuments représentatifs de l'architecture musulmane ont été sélectionnés aux différentes villes de l'Algérie, et surtout les monuments de Tlemcen ont joui d'une attention particulière, et la plus grande partie d'analyses leur a été consacrée. C'est vu le nombre de cultures, civilisations et architectures déployées sur cette partie de l'Algérie. Ce grand architecte a choisi de présenter quelques un des relevés et dessins de la mosquée sidi Boumediene à Tlemcen, avec une étude approfondie des moindres détails comme un exemple de l'architecture arabo-musulmane en Algérie.

1 : OULEBSIR Nabila, Op.cit, p : 144

2 : Pour saisir les convictions et les modalités de déroulement de l'exploration architecturale d'Edmond Duthoit en Algérie, s'orienter vers (pp 140-158) OULEBSIR, Nabila, « Les usages du patrimoine, Monuments, musées et politique coloniale en Algérie (1830-1930) », Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 2004. Et KOUMAS, Ahmed, NAFA, Chéhrzade, 2003, L'Algérie et son patrimoine ; Dessins français du XIXe siècle, Editions du patrimoine, Paris, (207p). qui contient des dessins, des illustrations et des planches très explicites des travaux de Edmond Duthoit.

Planche N° 01 : Les relevés et dessins de Edmond Duthoit



Figure 1 : Détail du décor du porche d'entrée de la mosquée sidi Boumediene, Tlemcen, état avant restauration, aquarelle de Edmond Duthoit, 1872, Paris, MAP.

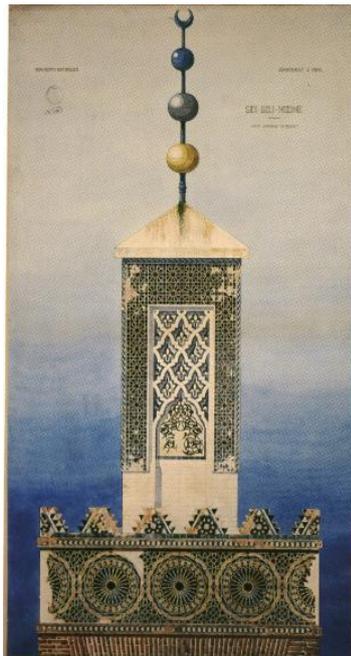


Figure 2 : Partie supérieure du minaret de la mosquée sidi Boumediene, Tlemcen, état avant restauration, aquarelle d'Edmond Duthoit, 1872, Paris, MAP.

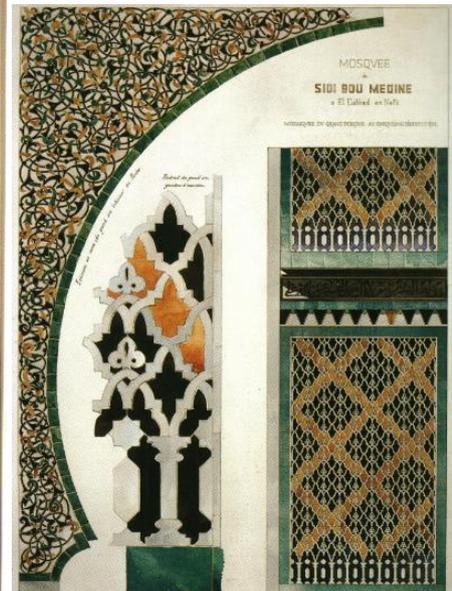


Figure 3 : Détail de l'écoinçon au revers du grand arc intérieur du porche de la mosquée sidi Boumediene, Tlemcen, projet de restauration, aquarelle de Edmond Duthoit, 1872, Paris, MAP.

C. Jonnart et le Comité du Vieil Alger

Dès la nomination de Charles-Célestin Jonnart gouverneur général de l'Algérie, il avait pris une décision pour engager à la conservation des monuments historiques de l'art arabe en correspondance à la loi de 1887. Plus tard, et suite un arrêté du 3 février 1905, il s'était doté d'une structure analogue à celle de la commission des monuments historiques chargée d'instruire le ministre. La commission Algérienne donne son avis sur les interventions (entretien, restauration, conservation, réutilisation) sur tous les objets d'art et d'architecture ressortissant au patrimoine historique du pays. Parmi ses membres : l'inspecteur général des musées scientifiques et archéologiques d'Algérie, René Cagnat, l'architecte en chef des monuments historiques, Albert Ballu et Doute, le premier qui a l'idée de fonder une association de défense de la vieil Alger, sur le modèle de la Commission municipale du Vieux Paris, créée en 1897 par Marcel poète, Louis Bonnier, Jean-Claude-Nicolas Forestiet et quelques autres.

En effet, cette initiative de conservation revint à Henri Klein, un instituteur d'origine d'Oran, formé dans une école congréganiste d'Alger. Il a conçu en 1901 son projet d'un organisme destiné à encourager l'étude et la protection de l'ancienne cité d'Alger et son existante finalisée en 1905.

II.2.2.3 Les revues et les expositions universelles

La presse et les publications ont joué un grand rôle dans la vulgarisation des modèles architecturaux arabisants. « En effet, les principales revues comme la Revue générale d'architecture et des travaux publics, L'Encyclopédie d'architecture ou la Gazette des architectes et du bâtiment publient régulièrement des articles souvent illustrés sur l'architecture orientale ou sur quelques réalisations orientalisées. »

Par contre, cela ne s'appliquait pas aux constructions algériennes, ou le style néo mauresque était rejeté par une majorité française, « un seul immeuble de cette période est présenté dans une revue d'architecture française. Il s'agit d'un édifice d'habitation de la rue d'Isly à Alger conçu par l'architecte Lauro en 1901»¹.

Ce manque de médiatisation du style néo mauresque, a été en quelque sorte remplis par les expositions universelles, où la France visait à définir cette production architecturale néo-mauresque à travers les pavillons maghrébins, afin d'attirer les français à venir s'y installer, donnant la conscience de leur empire, et apprendre aux français un nouveau rôle colonial.

L'Exposition universelle de 1931 qui coïncide avec le centenaire de la conquête en Algérie, tenues à Paris où les trois pays Algérie, Maroc et Tunisie ont été présentés, ne diffère pas des précédentes, en empruntant quelques référents traditionnels symboliques, mais en insistant principalement sur des signes évoquant les bienfaits de la France civilisatrice.

1 : PICARD Aleth, « Architecture et urbanisme en Algérie. D'une rive à l'autre (1830-1962) ». In : Revue du monde musulman et de la Méditerranée, Volume 73, Numéro 1, 1994, p : 121 à 136. <http://www.persee.fr>

Planche N° 02 : Toiles de l'Exposition universelle de 1931

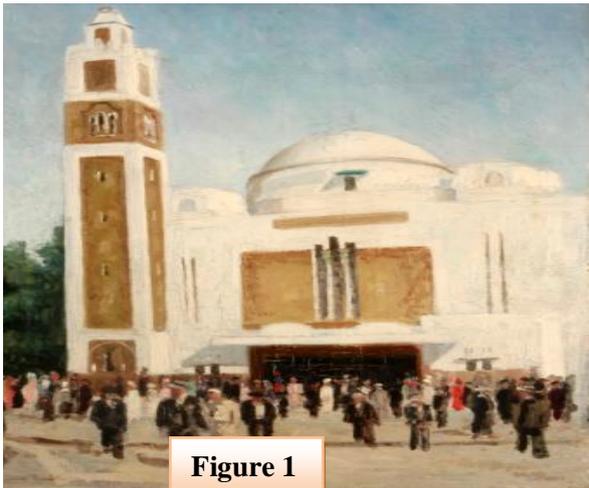


Figure 1

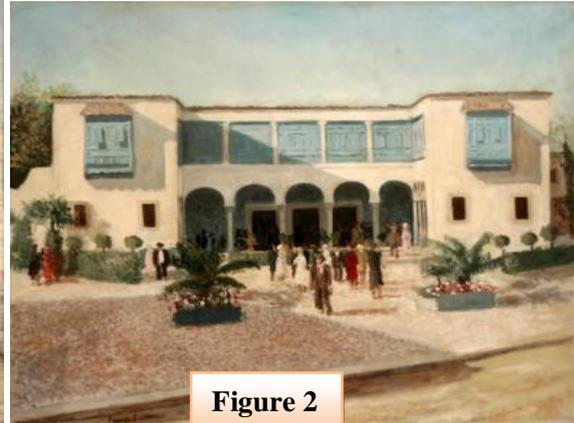


Figure 2

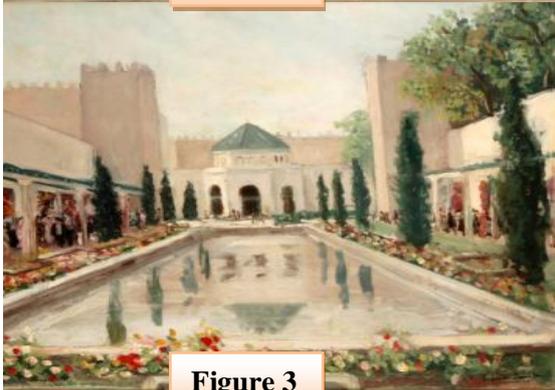


Figure 3

Figure 1: Pavillon officiel de l'Algérie à l'Exposition universelle de 1931. Huile sur toile de Francis Smith, 1931 (Source : www.modules.quaibrantly.fr)

Figure 2: Pavillon officiel de la Tunisie à l'Exposition universelle de 1931. Huile sur toile de Francis Smith, 1931 (Source : www.modules.quaibrantly.fr)

Figure 3: Pavillon officiel du Maroc à l'Exposition universelle de 1931. Huile sur toile de Francis Smith, 1931 (Source : www.modules.quaibrantly.fr)

II.2.2.3 L'habitation indigène

L'arabisation du paysage urbain d'Algérie se révèle le mieux dans "la maison indigène du centenaire", construite en 1930 par **Léon Carlo**¹ proposée et financée par le **Conseil Supérieur du Centenaire** qualifiée d'exemple typique de l'habitation locale.

Ce projet est une confirmation de la nouvelle image de la France soucieuse des traditions respectueuse des différences. Mais indique aussi une crise d'habitat à laquelle les modèles européens n'avaient pu répondre. Donc, ce type d'habitat va répondre aux besoins d'une population indigène à travers « une architecture spécifique adaptée à son mode de vie, fort éloignée des types classiques de l'habitat ouvrier européen "HBM" »².

1 : Léon Carlo était professeur de la classe d'architecture à l'école des Beaux-arts. Il était considéré comme étant le meilleur spécialiste de l'architecture mauresque de l'Afrique du Nord.

2 : BEGUIN François, Op.cit, P : 29

« C'est une solution face aux modes d'organisation sauvage de la population indigène et de développement des bidons villes »¹.

II. 3. Caractéristiques et techniques du style néo-mauresque

Le style néo-mauresque est le résultat d'un métissage soigneux entre deux cultures contradictoires, l'une occidentale et l'autre orientale, ce métissage va intégrer les caractères européens avec les traditions locales en constituant un ensemble homogène. Donc les caractéristiques de ce style sont la collaboration des éléments constitués des deux arts : Occident-Orient.

Ce métissage apparaît à la surface des édifices européens sous des caractères qui se réfère à l'architecture traditionnelle arabo-musulmane dont l'organisation spatiale, les techniques constructives, les éléments architecturaux et surtout le décor sont utilisées dans un esprit moderne.

II. 3. 1.L'organisation spatiale

L'organisation spatiale des édifices néo-mauresques réfère aux constructions locales traditionnelles, édifices centrés autour du patio, mais la différence soulevée est que ce patio est généralement couvert par des coupoles et dômes.

Les plans sont généralement organisés selon les règles de composition comme : l'axialité, centralité, symétrie, et surtout la régularité qui exprime un pouvoir colonial caché.

Au niveau des façades, on note la symétrie dans le traitement qui fait rapport au plan, ainsi l'ordre et rythmicité des ouvertures.

- **La symétrie**

Dans l'architecture locale, la symétrie existe mais pas l'axialité, la symétrie existe dans le patio traditionnel dans le traitement de ces façades sur les deux coté, mais les accès ne sont pas dans l'axe. En effet, l'organisation spatiale et urbaine ne soumise pas à ce principe de symétrie, à cause d'un système d'organisation organique fondé sur un réseau labyrinthe des rues et un ensemble très dense des parcelles. Par contre, « la symétrie de façade de l'architecture européenne classique implique l'axialité des accès et l'organisation symétriques des espaces internes, a été réutilisé par le protectorat de Jonnart, et elle permet de belles élévations »².

II. 3. 2. Les techniques constructives

Les techniques constructives utilisées par le protectorat sont le mélange entre les techniques traditionnelles basées sur l'utilisation des matériaux locaux et les techniques modernes en adoptant les nouveaux procédés de construction en béton armé et en acier.

1 : BEGUIN François, Op.cit, P : 29

2 :Idem, P : 145

a) Les murs

Les murs traditionnels sont généralement des murs porteurs « les gros murs » de 50 à 70cm d'épaisseur, construits en moellons jointoyés par un mortier de chaux et remplis de tout venant. Ces murs servent comme l'enveloppe portante de la construction, et possèdent une grande qualité technique thermique et phonique.

b) Les Matériaux : Toutes les édifices Mauresque étaient réalisés par les mêmes matériaux : le bois, la pierre (brique, moellons mortiers, marbre), le plâtre, de la chaux hydraulique ou grasse et la faïence.

- **Le bois :** était utilisé pour les fenêtres et les portes et pour poutres ou solives et surtout les éléments porteurs qui servaient à maintenir l'extérieur des Kbou appelé encorbellements.

- **La pierre :** 2ème matériau le plus important dans la construction Mauresque, fut largement utilisée à des fins structurelles et décoratives. L'une des caractéristiques de la pierre est qu'elle soit très solide lorsqu'elle est soumise à des forces de compression mais plus faible lorsqu'elle subit des forces de tensions ; on l'utilise donc rarement pour les poutres, mais couramment pour les colonnes et les murs. La pierre la plus employée est le marbre, utilisé pour les colonnes et pour le sol du patio mais aussi pour les fontaines.

- **Le stuc :** l'utilisation la plus répandue du gypse et celle du plâtre fin connu sous le nom de stuc ; celui-ci peut être moulé ou sculpté et permet d'obtenir à peu près n'importe quelle forme en 3 dimensions, utilisé généralement pour la décoration des arcs, des murs, des plafonds et des coupes.

- **La faïence :** utilisée pour la décoration des murs et des sols, comme le marbre, la faïence était importée de Tunisie (faïence wled Chemla) ou d'Italie ou de Finlande.

L'intervention du colonialisme sera matérialisée par l'utilisation des matériaux modernes comme l'intermédiaire de profilés métalliques pour remplacer les solives en bois pour permettre de plus grandes portées.

L'utilisation du béton armé pour la construction des minarets, des piliers et des dalles en corps creux.

L'utilisation des briques creuses de différents calibres pour la construction des cloisons.

II. 3. 3. Eléments architecturaux

a) Le patio

La maison indigène était une maison à patio qui constitue la forme dominante de l'organisation spatiale de tous les édifices indigènes, que ce soit l'habitat, le commerce, la mosquée, et pour des raisons techniques le tissu urbain des villes traditionnelles constitue un ensemble cellulaire introverti très dense qui répond aux exigences climatiques et qui s'adapte au mode de vie indigène.

Ce patio distributeur joue le rôle d'un espace polyvalent ouvert, qui sert d'une part à l'organisation et la distribution des pièces et d'autre part c'est le lieu privilégié des activités

domestiques et du déroulement de la vie familiale, il permet ainsi la régularisation thermique et la ventilation à partir des fontaines, mais aussi l'éclairage naturel.

Toutes les façades du patio présentent une richesse architecturale et décorative, par contre les façades extérieures sont aveugles ou le décor se reflète à travers la porte d'entrée.

Les architectes coloniaux ont inspiré de la maison traditionnelle par son patio mais pour eux, il ne s'agit qu'une cour centrale ou un hall central de distribution couvert par des dômes ou coupoles et dont ces pièces prennent le jour à la fois sur l'extérieur et l'intérieur.

Planche N° 03 : Le patio couvert

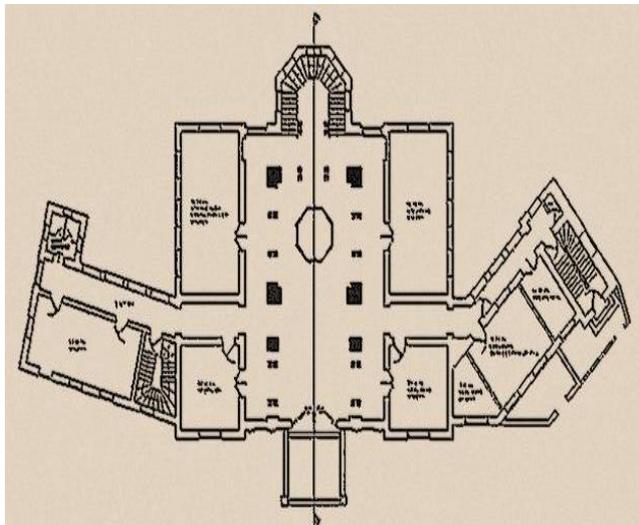


Figure1: Plan rez-de-chaussée de la medersa de Constantine. (Source: www.google.dz/images(2013))



Figure2: Vue sur la mezzanine du hall d'accueil. (Source: www.google.dz/images(2013))

b) **Les arcs¹** : on distingue une variété des arcs :

- 1- Arc outrepassé : Arc circulaire pince légèrement à la base formant une sorte de fer à cheval.
- 2- Arc brisé : Une version brisée de l'arc en fer à cheval devint courante en Afrique du nord et en Andalousie elle servit fréquemment pour les ouvertures dans les murs d'enceinte, c'est l'arc Magrébin.

¹ :ECOLE POLYTECHNIQUE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME Brochure de l'exposée sur le style mauresque Réalisé par : YAHA Salaheddine MALOUM Zehoua GOUAS Med Nassim Encadré par : Mme DIF Mme DAHIMENE Année universitaire 2004-2005.

2- Arc polylobé : Forme de multiples découpages en arcs de cercle Arc à Saragosse Arc superposé : Arc composé de plusieurs arcs différents.

3-Arc en plein cintre : Arc dont les demi-portés est égale à la flèche Arc à Cordoue Arc entrelacé : Arc entrelacé en elles-mêmes Arc à l'Alhambra.

4-Arc surbaisse : Arc dont la demi-porte est supérieure à la flèche Arc à la Casbah On retrouve les arcs outrepassés surtout en Algérie et en Tunisie et les arcs polylobés et superposé au Maroc et en Andalousie.

c) Les Colonnes

Pilier en architecture pour soutenir la structure d'un bâtiment. Une colonne est composée d'un fut reposant généralement sur une base et surmonté d'un élément élargi appelé chapiteau. Ces colonnes sont à futs cylindriques ou cannelés en torsades.

Chapiteaux : On retrouve des chapiteaux à corbeilles simples mais les chapiteaux d'Andalousie plus riche en décoration et sculpture et couleur qu'au Maghreb.

Planche N° 04 : Les arcs et les colonnes

Figure1

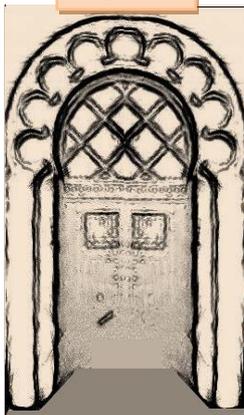


Figure 2



Figure 3

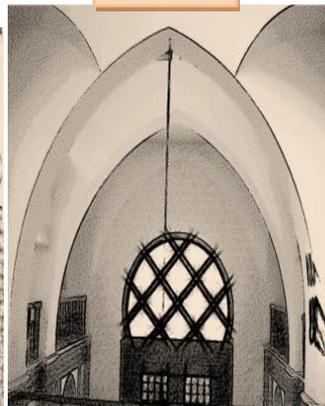


Figure 4

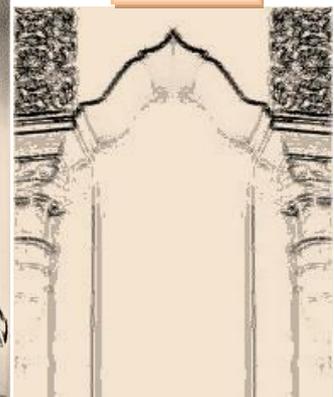


Figure 5

Série des arcs dans la Medersa de Constantine

Figure1: Arc polylobé englobant un arc en fer a cheval.

Figure2: Arc en fer a cheval légèrement brisé reposant sur des colonnes doubles, flanqué de deux autres plus petits.

Figure3: Succession d'arcs en ogive, reposant sur la mezzanine et marquant l'entrée principale.

Figure4: Arc recticurviligne plaqué sur la façade extérieure.

Source : Boulbene-Mouadji Ines Ferial, « **Le style néo-mauresque en Algérie fondement-portée-réception** », Mémoire de Magister, Université Mentouri de Constantine, Février 2012.

Figure5: les colonnes en marbre avec des chapiteaux sculptés marquant l'entrée de la gare d'Oran.

Source : www.google.dz/images(2013)

d) Les plafonds

Pour les plafonds néo-mauresques, on utilise les voutes et les coupoles.

e) Les coupoles

L'emploi de la coupole est prédominant dans les constructions liées à la religion : hammams, masjèds et surtout les mosquées, ces coupoles sont construites en briques plates montées au plâtre, sans coffrage et couverte d'un mortier de chaux. Les caractéristiques techniques de la coupole a motivé les architectes du protectorat à réutiliser massivement cet élément architectural dans les édifices publics « et ce essentiellement en rapport avec ses qualités plastiques extérieur »¹. Sont généralement décorées en stuc sous forme de mouquarnas ou sculpté avec du bois.

f) Les minarets

Les minarets sont adoptés par l'architecture traditionnelle arabo musulmanes comme des signes verticaux et repères pour l'œil sur des édifices religieux. Les architectes coloniaux ont été frappés par ce contraste, des tours carrés richement décorés ont été implantées sur des édifices publics sans aucun rapport avec la vie musulmane ou religieuse : villas, bureaux, postes, gares, administrations civiles et militaires... « Alors ces minarets n'avaient aucun rôle fonctionnel, ils se trouvaient uniquement pour "arabiser" les constructions »².

Planche N° 05 : Les coupoles et les minarets

Photo1

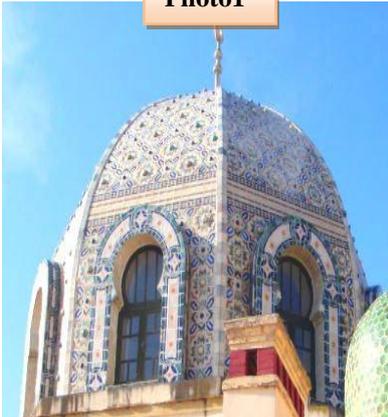


Photo2

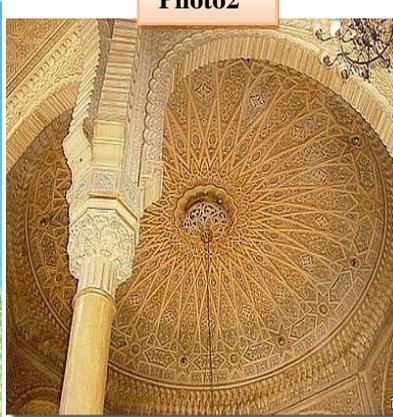


Photo3

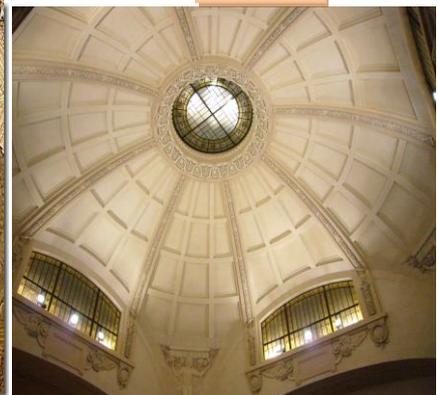


Photo4

Photo 1: la coupole de la Medersa de Constantine.
Source : Boulbene-Mouadji Ines Feriel, « **Le style néo-mauresque en Algérie fondement-portée-réception** », Mémoire de Magister, Université Mentouri de Constantine, Février 2012.

Photo 2: La grande coupole de la Grande poste d'Alger.

Photo 3: La coupole de la gare d'Oran.

Photo 4: Le minaret de la gare d'Oran.

Source :www.google.dz/images(2013)

1 :BEGUIN François, Op.cit., P : 152

2 : Idem, P : 151

g) Le balcon

Le balcon est un élément en porte à faux qui n'existe plus dans l'architecture traditionnelle, à cause de son exposition à l'extérieur. Cet élément appartient à l'architecture classique européenne est utilisé sous le protectorat et surtout dans l'architecture publique ("balcon d'honneur"). Le balcon néo-mauresque est arabisé de différentes manières : « l'adjonction d'auvents à charpentes de bois tournés et couverts de tuiles vertes ou rouges, par des rambardes en bois sculptés, par des consoles en fer forgé, par des colonnes en marbre ou en bois « style arabe », ou par le placage de faïence »¹.

h) La ganéria

C'est une loggia à l'étage disposée en saillie par rapport au plan de la façade, fermée par des grilles en bois ouvragé (moucharabiehs) et comporte des parties mobiles. Cet élément assure d'une part le contact visuel en préservant l'intimité des habitants, et d'autre part c'est un régulateur climatique qui assure un microclimat à l'intérieur.

i) Les acrotères

L'acrotère est une bande horizontale d'une certaine hauteur variante entre 60 et 120cm, qui a le rôle protecteur et décoratif. Les acrotères de la néo-mauresque sont caractérisés généralement par une sorte de « crénelage » qui se réfère aux édifices prestigieux de l'architecture traditionnelle comme les palais et les mosquées.

j) Les corniches

Dans l'architecture traditionnelle, « les corniches sont en tuiles vertes, rondes et vernissées posées sur des corbeaux en bois »². Ce motif d'origine andalouse est utilisé sur les patios pour protéger les portails d'entrées. Par contre les corniches de l'architecture européenne classique sont couvertes de tuiles rouges, utilisées sur les murs des façades extérieures dont un double rôle fonctionnel et décoratif. Ce type de corniches est réutilisé par les architectes du protectorat sur tous les édifices coloniaux : au-dessus des ouvertures et pour le couronnement des façades.

1 :BEGUIN François, Op.cit, P : 157

2 :Idem, P : 159

Planche N° 06 : Les éléments de la façade



Photo1: Le balcon d'honneur élément de la façade de l'hôtel de ville de Skikda.
Source :www.google.dz/images(2013)



Photo2: Laganéria de la Médersa de Constantine.
Source :[www.google.dz/i](http://www.google.dz/images) mages(2013)



Photo3: La façade de la grande poste d'Alger sarmentée d'une corniche de tuiles vertes posées sur uncorbeau en bois et finie par un acrotère en crénelage.
Source :www.google.dz/images(2013)

k) Les portes

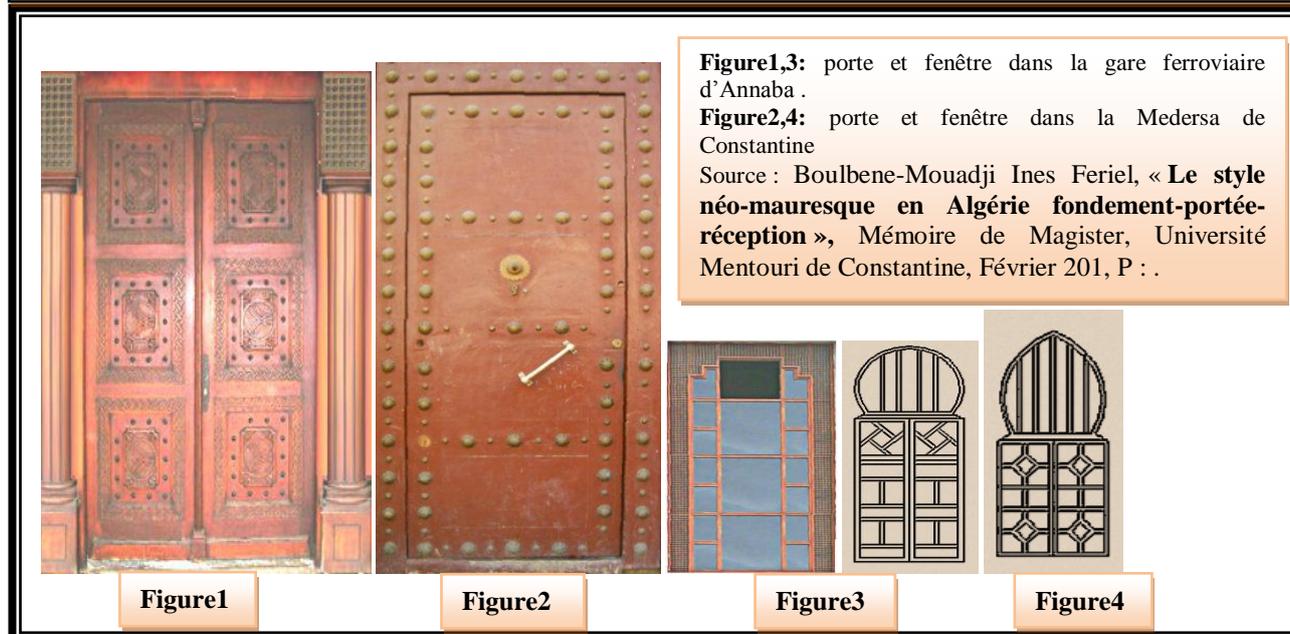
La porte arabo musulmane « est totalement pleine d'une forme rectangulaire ou arquée, à deux battants et présent un portillon bas qui permet l'accès d'une seule personne, elle comporte un cloutage fonctionnel (assemblage de planches et des ferrures) et décoratif et contient de heurtoirs en anneaux »¹. Par contre les portes néo-mauresques sont vitrées et parfois métalliques, dont l'arabisation s'effectue par la découpe des vitrages en forme d'arcs outrepassés ou des caissons géométriques.

l) Les fenêtres

La fenêtre néo-mauresque est une fenêtre européenne « arabisée », implantées au nu intérieur du mur, sa proportion rectangulaire très allongée en hauteur s'ouvrant sur une balustrade en bois, à hauteur d'allège. L'arabisation est donnée par l'emploi de l'encadrement en arc outrepassé ou par le travail du bois des persiennes à « claire-voie », façon moucharabiehs. La grille de protection est en fer forgé sont des simples barreaudages verticales.

1 : BEGUIN François, Op.cit, P : 160

Planche N° 07 : Les portes et les fenêtres



II. 3. 4. La décoration

- 1- Géométrique : souvent utilisé en mosaïque à partir d'une unité de base.
- 2- Florale : en forme de feuilles de plantes :
- 3- Calligraphique : généralement des écrits du Coran Et ces trois types de décoration peuvent avoir quatre support différents qui sont : le bois, le stuc, le marbre et la pierre.
- 4- arabesques¹ : l'entrelacs géométriques associés à l'ornement à formes végétales stylisées.
- 5- la mosaïque² : La **mosaïque** est un art décoratif où l'on utilise des fragments de pierre colorées, d'émail, de verre, de pierre (marbre, granito) ou encore de céramique, assemblés à l'aide de mastic ou d'enduit, pour former des motifs ou des figures. Quel que soit le matériau utilisé, ces fragments sont appelés des *tesselles*.
- 6- Les muquarnas³ : (Stalactites) : des éléments en plâtre formés d'alvéoles sphériques ou prismatiques, les muquarnas se manifestent par la multiplication des niches d'angles qui assurent le passage du carré au cercle dans les coupoles et les arcs.

1 : Samar Kamel, « Architecture d'Algérie : La grande poste d'Alger. Un joyau de l'architecture néo-mauresque »(PDF).

2 : <http://fr.wikipedia.org>

3 :CHOUCHENE Jamel, « LE palais Ennejma Ezzahra à Sidi Bousaid : réhabilitation d'un cadre bâti et conservation d'une spécificité architecturale », actes du colloque international :réhabilitation et revalorisation du patrimoine bâti « Réhabati », avec la collaboration de la Revue Recherches et Etudes en Sciences humaines et sociales, l'université 20 aout 1955,Skikda, les 23 et 24 mai 2011, P :254.

Planche N° 08 : La décoration



Photo1: Panneau de décoration végétale (gare d'Annaba).
Source :[www.google.dz/images\(2013\)](http://www.google.dz/images(2013))

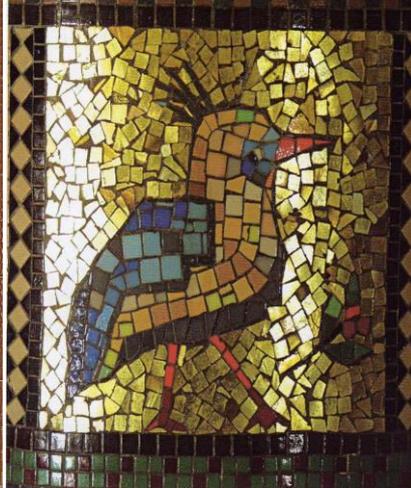


Photo2: Panneau de mosaïque (hôtel de ville de Skikda).
Source :[www.google.dz/images\(2013\)](http://www.google.dz/images(2013))

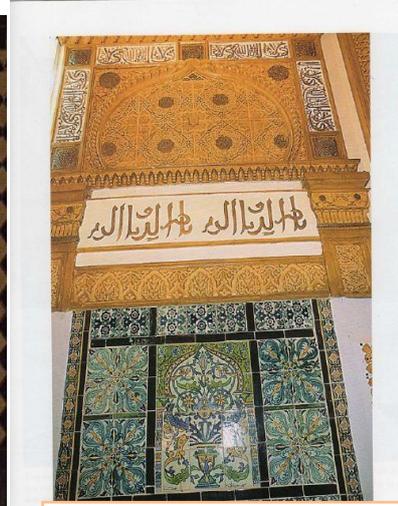


Photo3: Panneau en stuc et calligraphie (palais bengana à Skikda).
Source :[www.google.dz/images\(2013\)](http://www.google.dz/images(2013))

III. ETUDE ARCHITECTURALE DES EDIFICES NEO-MAURESQUES EN ALGERIE

III.1. Le deuxième visage de la France : le style protecteur

Après la conquête militaire de l'Algérie, la France engage la gestion politique de sa colonie, ou elle s'oriente vers la constitution d'une nouvelle image civilisatrice, protectrice respectueuse des traditions indigènes soucieuses des différences. Cette nouvelle politique du protectorat, va apporter une nouvelle démarche et une idéologie spécifique pour s'imposer dans le champ des grandes réalisations urbaines en Algérie.

Pour réussir cette nouvelle image, différents moyens matériels et symboliques vont être fournis par la métropole, parmi les le nouveau intérêt manifesté aux monuments arabes et maisons mauresques.

III.2. Type des édifices construits dans ce style

Le style néo-mauresque ou le style Jonnart est devenue style officiel en Algérie après le circulaire instauré par C.C. Jonnart en 1905, qui ordonna le développement d'un nouveau style architectural réconciliant Lorient et L'occident.

Afin de matérialiser cette nouvelle image, plusieurs circulaires vont officialiser la directive de l'administration coloniale instituant le style néo-mauresque en tant que style officiel de l'état. Au début cette décision a concerné seulement les établissements scolaires comme les medersas et les écoles et les édifices de cultes comme les mosquées.

En effet, l'école coranique située à proximité du mausolée de Sidi-Abderahmane, dans la Basse-Casbah, est le premier édifice construit dans le style néo-mauresque. La Medersa, "destinée à l'enseignement supérieur des jeunes indigènes", a été inaugurée en octobre 1904 par le ministre de l'Instruction publique et des Beaux-arts.

Après l'émergence de cette idéologie, ce style va être imposé aux constructions administratives et publiques et aux édifices communaux comme : les hôtels, les postes, les mairies, les gares et les banques, et enfin il a arrivé aux villas et aux palais.

Alger et les grandes villes se dotent d'édifices utilisant un vocabulaire faisant référence à la culture locale : des medersas, des écoles, des postes, des mairies, des gares, des mosquées...un programme similaire a été appliqué, de Constantine, Bône, et après Skikda à l'Est, à Oran et Tlemcen à l'Ouest, les architectes ont construits des édifices types dans ces villes, notant l'exemples de la médersa d'Alger (1905), l'architecte Henri Petit conçoit celle de Tlemcen. De son côté Albert Ballu réalise la medersa de Constantine en 1909 et la gare d'Oran. Enfin, La plus grande richesse de ce style a été réalisée à Alger : « le siège de La Dépêche algérienne (1906), actuel siège du Rassemblement national démocratique, la **Grande Poste** (1910), la Préfecture d'Alger (1913), actuelle Wilaya, ou Les Galeries de France (1914), actuel musée d'Art moderne d'Alger (MAMA) »¹.

III.2.1 Les médersas

Les médersas ont été les premiers modèles d'interprétation de l'art mauresque, qui reflètent une image rassemblant la tradition et la modernité.

Le nom Medersa apparaît sous plusieurs vocations, il signifie à la fois collège, académie, et université. Les autorités françaises ont institué trois medersas en Algérie : à Constantine, Tlemcen et Alger. En 1905, la France inaugurerait la fameuse «Medersa » de Tlemcen.

L'école, lieu de transmission de la culture laïque en 1902 est ainsi le premier équipement concerné par la nouvelle orientation. Ce choix stratégique s'appliquera en tout premier lieu, aux médersas avec l'objectif d'adapter l'enseignement religieux musulman à l'enseignement républicain.

III.2.1.1 La Medersa de Constantine

La medersa de Constantine, compte parmi les édifices remarquables de style néo-mauresque élevés en Algérie. Située dans la rue Lrabi Ben M'hidi, occupant une place centrale dans cette rue « trik Djedida », cet endroit stratégique représente le point de jonction entre les tissus local et colonial. L'œuvre de l'architecte ALLBERT BALLU, fut construite entre 1906 et 1909 et inaugurée en 1909 par les autorités coloniales.

1 : <http://mutual-heritage.crevilles-dev.org/alger/1900-1920>

Cette medersa a été une Ecole Française Arabe destinée à former des fonctionnaires de l'administration coloniale dans l'intention de disposer d'auxiliaires musulmans, qui devaient assurer la liaison avec les indigènes pour garantir une domination plus efficace.

L'édifice présente une grande valeur architecturale et décorative qui reflète clairement ce nouveau style colonial. Par ses coupoles vertes flanquant le dôme central, par son magnifique portail qui se réfère aux portes de l'art ottoman. Mais le gabarit et l'aspect massif de l'édifice ainsi que la taille des ouvertures rompent totalement avec la tradition maghrébine en particulier et arabo-musulmane généralement.

A l'intérieur de la medersa, une richesse dans le choix des éléments architecturaux et artisanaux ou on voit l'emploi des colonnes avec des chapiteaux, une variété des arcs, une décoration florale et végétale très fine en faïence et en marbre, ainsi l'utilisation du bois ouvragé pour les moucharabiehs.

Planche N° 09: La Medersa de Constantine

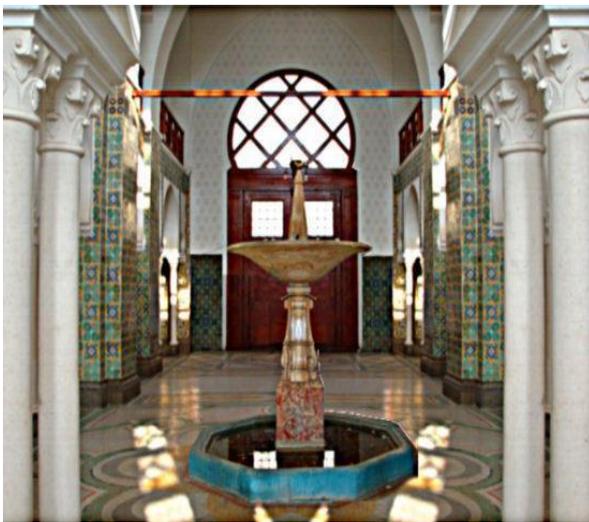


Photo1: Vue sur le hall et l'entrée principale, délimitée par des galeries d'arcs.

Source : Boulbene-Mouadji Ines Ferial, « Le style néo-mauresque en Algérie fondement-portée-réception », Mémoire de Magister, Université Mentouri de Constantine, Février 2012.



Photo2: Insertion de la Medersa de Constantine dans le front urbain de la vieille ville.

Source : Boulbene-Mouadji Ines Ferial, « Le style néo-mauresque en Algérie fondement-portée-réception », Mémoire de Magister, Université Mentouri de Constantine, Février 2012.

III.2.2 Les gares

III.2.2.1 La gare « Karguentah » d'Oran

Cette gare fut construite par l'architecte Marius Toudoire (1852-1912) pour la compagnie française des chemins de fer. Cette belle construction fait partie du vaste répertoire du patrimoine bâti issu de la colonisation française en Algérie. Sa réalisation s'inscrit dans le cadre d'une politique coloniale d'aménagement et d'équipement outre-mer qui, par arrêté ministériel du 4 février 1857, prévoyait la création d'un réseau de chemins de fer pour relier les principaux ports algériens entre eux et avec les villes de l'intérieur du pays.

C'est un beau monument de style hispano- mauresque, tant par son architecture extérieure que par sa décoration intérieure. Notons son minaret carré une inspiration de l'architecture andalouse maghrébine associée à la référence ottomane. Sa grande coupole rappelle l'architecture des mosquées, permettant par ces qualités techniques d'aménager des vastes espaces d'une fluidité remarquable. Aussi, la tour avec sa petite coupole rappelle les minarets algériens (mosquée Sidi Bou Mediene à Tlemcen, mosquée du Pacha à Oran).

Par contre, l'horloge se présente comme symbole de la colonisation, signifiant les premiers moments d'une Algérie coloniale.

Planche N°10: La Gare d'Oran



Photo1: la façade principale avec l'entrée principale, délimitée par des galeries d'arcs surmontés d'un auvent en bois.

Source : www.google.dz/images(2013)



Photo1: vue sur le hall de la gare où on voit la richesse décorative en mouquarnas et le guichet en bois ouvragé.

Source : www.google.dz/images(2013)

III.2.3 Les postes

III.2.3.1 La grande poste d'Alger

L'un des plus beaux des œuvres néo-mauresques du pays, implanté sur le boulevard Laferrière (act. Khemisti), à la place de l'ancienne chapelle anglicane de style anglo-saxon, qui a été réalisée au profit d'une communauté anglaise venue s'installer à Alger. ce majestueux édifice est l'œuvre architecturale des deux architectes :Voinot et Tondoire, réalisé en 1911 destiné à habriter les services des postes.

La Grande Poste présente une typologie et une structure spatiale pouvant convenir parfaitement pour un bâtiment néo-classique ou Art nouveau, dont s'apparait la symétrie parfaite de la façade qui se réfère à l'architecture européenne classique, et annonce au foie l'axialité de l'entrée et une organisation symétrique du plan et ses espaces. Aussi, on note un certain savoir-faire constructif comme l'utilisation de la structure métallique.

En effet, on peut observer des signes d'arabité comme : la coupole, les arcs outrepassés brisés, les stalactites, la faïence polychrome en soubassement des murs, le stuc ciselé, et les trois formes de décors de l'architecture arabo-musulmane, à savoir ; la géométrie, l'écriture, et la végétation.

Concernant l'organisation interne, la salle centrale est couverte par une coupole d'un plan octogonale. Ce type de coupole fait référence au Moyen- Orient influencé par l'art byzantin. Quant à son intérieur, il est revêtu d'un stuc ciselé, ce type de décor fait rappel à l'ornementation andalouse très raffinée de l'Alhambra, ou le trouve à Fès et à Tlemcen.

Les parois intérieures présentent une ornementation raffinée développée selon un Principe qui consiste à décomposer les surfaces en deux parties bien distinctes : un soubassement constitué d'une mosaïque de faïences polychromes, surmonté d'un décor de stuc finement ciselé. Cette disposition très particulière est forcément imitation de l'architecture hispano-mauresque de l'Andalousie et plus précisément le palais de l'Alhambra.

D'après la qualité et le type de décor employé, cet édifice trouve son inspiration principale dans la référence architecturale et décorative hispano-mauresque tel le monument andalou des Nasrides de l'Alhambra, et ceux des vieux monuments de Tlemcen ou des merveilles architecturales des Mérinides de Fès.

Planche N°11: La Grande Poste d'Alger



Photo1: La façade principale de la grande poste d'Alger.
Source : www.google.dz/images(2013)



Photo2: Intérieur de la grande poste d'Alger.
Source : www.xl.skyscrapercity.com

IV. LE NEO-MAURESQUE A SKIKDA

IV.1 Historique

L'avènement du style néo-mauresque est resté souvent attaché à l'initiative d'une municipalité intelligente ayant à sa tête le Sénateur-Maire Paul Cuttoli, un remarquable gestionnaire, il fut le maire de Philippeville du 17 mai 1929 à son décès en 1949, dont il marqua la ville de son empreinte et fut un maire exemplaire, qui œuvra énergiquement pour la ville qu'il administrait. Le Sénateur-Maire fera pleuvoir sur la ville un flot ininterrompu de subventions afin de rattraper le retard que la ville avait pris avec ses précédents maires.

En 1913, la réalisation des monuments néo-mauresques de Skikda a été confiée à l'architecte attiré de la ville, Charles Montaland, à la demande du maire Paul Cuttoli. Il présida aux destinées de Philippeville en tant que sénateur et maire et ce, des années 20 aux années 40, période durant laquelle il était à l'origine d'autres édifications telles que l'Hôtel de ville, la gare ferroviaire, la banque centrale, la grande poste...

Charles Montaland, est un architecte orientaliste qui a constitué dès 1932 avec Marcel, Lathuillière, Albert Sciller, Léon Claro et autres le groupe des architectes Algérienistes. Pour eux l'architecture Algérienne est « une architecture simple, pratique et apparentée dans ces grandes

lignes au néo-mauresque. C'est une architecture à caractère propre, français d'esprit mais régional d'expression »¹.

IV.2. L'héritage néo-mauresque à Skikda

Il s'agit d'une série de constructions avec un style hybride qui donne à la ville son charme unique, nous parlons de l'hôtel de ville avec son superbe minaret, qui fait abstraction à la mosquée, le commissariat et la banque centrale qui nous rappellent les demeures arabo-musulmane. Le palais Ben ganna « meriem azza » qui se réfère aux palais de l'Andalousie, la grande poste avec son style moderniste et la gare ferroviaire par sa décoration florale et sa mosaïque polychrome.

Ceci revient au talent particulier de l'architecte Charles Montaland, et la richesse du répertoire architectural arabo-musulman : les arcs, les colonnes très fines, les coupes, le minaret, les motifs en bois sculptés, les auvents recouvert de tuile verte, la décoration en céramique polychrome, la mosaïques... etc. Tant d'éléments qui font la richesse de la façade urbaine de la rue de la république.

IV.2.1. L'Hôtel de ville

L'hôtel de ville a été conçu dans un style **néo-magrébin, néo-andalou ou néo-mauresque** en 1931 par l'architecte de la ville Charles Montaland. Avec son célèbre minaret de style magrébin rappelant ceux des mosquées de Tlemcen et du Maroc, mais dans un style plus moderniste.

L'Hôtel de ville est un joyau architectural d'un style unique et d'une rare élégance. De l'extérieur, se reflète une architecture européenne classique maquillée par des signes d'arabisation, ce mariage harmonieux s'apparait sur ses vastes vérandas, son balcon à colonnes de la salle des fêtes, sise au premier étage, sa galerie (au-dessous) décorée de mosaïque bleue, contiguë à la salle de mariage. En entrant à l'intérieur ou s'expose toute la richesse architecturale et décorative de ce monument, les plafonds des halls et galeries ainsi que ceux des salles des fêtes et des mariages sont richement décorés : arabesques, motifs géométriques et moulures remarquables, le tout puisé dans le riche patrimoine musulman.

Les murs sont couverts, à hauteur d'homme, de mosaïque et de faïence de Nabeul représentant des scènes de chasse, ainsi que de faïence des Ouled Chemla (Tunisie) illustrant des motifs floraux où dominent le bleu, le jaune et le vert.

On relève également une représentation répétée de vases d'où semblent jaillir des fleurs dans toutes les directions. C'est une véritable symbolique de la vie. Ces motifs floraux ainsi que les scènes de chasse sont inscrits sur des portes béantes, plus exactement des arcs en plein cintre outrepassés, de style musulman.

Le hall de la salle des fêtes menant au salon et au foyer de l'hôtel de ville est un véritable hymne à la nature et à la vie. En effet, avec ses fresques de Paul Jobert et de Constantin, ses six arcs en plein cintre outrepassés qui le divisent en cinq parties rectangulaires, du sommet de l'immense escalier au

1: Said Almi, Op.cit, P : 159

salon, ses volutes à motifs floraux qui partent à l'assaut de chaque arc, ses motifs floraux qui tapissent les tympans de chaque arc, ses niches ajourées qui reprennent l'image du vase d'où jaillissent des fleurs, et le voilier qui ramène la vie, une plante qui semble grimper au ciel. Quant à l'architecture de la partie donnant accès à l'entrée gauche, elle évoque l'intérieur des maisons mauresques d'Alger. Le rez-de-chaussée destiné aux services de l'état civil et de la réglementation, avec sa partie supérieure cerclant par une balustrade en bois sculpté la cour intérieure du bas, et surmontée d'une voûte à support octogonal dont la base est entourée d'une série de baies à voussures en guise d'éclairage, est un véritable patio « wast el dar ».

L'hôtel de ville abrite un chef-d'œuvre artistique associant, dans une parfaite symbiose et harmonie, deux styles antagonistes, et constitue un patrimoine architectural à préserver.

Planche N°12: L'hôtel de ville

Photo1



Photo2



Photo3

Photo1: La façade de l'hôtel de ville où s'apparait le minaret du style maghrébin et les belles galeries donnant sur le jardin.

Source : www.google.dz/images(2013).

Photo2: l'intérieur de l'hôtel de ville organisé autour du patio couvert par un dôme avec une mezzanine.

Photo3: La décoration à l'intérieur par des fresques et des panneaux en faïences à des motifs végétaux ainsi la richesse des portes en bois ouvragé.

Source : www.google.dz/images(2013).

IV.2.2. Palais Meriem Azza

IV.2.2. Le palais Mériem Azza

Chef-d'œuvre artistique, le palais Mériem Azza est une merveille architecturale construit en 1913 sur un site très boisé qui surplombe le versant marin de la corniche de Stora, le château a été conçu par l'architecte attiré de la ville, Charles Montaland dans un style néo-mauresque, et réalisé pour servir de propriété privée à Paul Cuttoli, ancien sénateur du Constantinois et maire de Philippeville. Il s'agit du palais Meriem Azza ou château Bengana, classé patrimoine national à préserver depuis 1981.

Le palais Mériem Azza occupe un site des plus enchanteurs, au milieu d'essences exotiques. Il est perché sur le versant nord de la colline du fort Béni Melek ou colline Boulekroud, au-dessus de l'antique voie de Russicade à Asthora (Skikda-Stora), non loin du pont romain dit de Bengana. Entouré de jardins en terrasses, le palais surplombe le vieux port de Skikda et d'où l'on a une vue imprenable sur la baie de Stora, ou golfe de Numidie.

La façade extérieure du palais, est traitée avec un style néo-andalous dont on trouve toutes les richesses architecturales et décoratives : les baies faites d'arcs à volutes lui donnent un air de légèreté, les loggias soutenues par des balustrades en bois ouvragé qui se réfèrent aux ganérias ou moucharabiehs. Elle comprend une partie centrale dont la forme rappelle celle d'une tour, d'un minaret andalou à deux étages se terminant par une construction plus fine recouverte d'un petit dôme. Cette partie centrale abrite une porte principale imposante précédée d'un espace ouvert en forme d'arc en plein cintre outrepassé constitué de lobes et rappelant les arcs qu'on retrouve dans l'architecture almoravide. De part et d'autre, une colonne d'élégance soutenant les arcades. Enfin une corniche et un acrotère en sorte de crénelage dessinent l'allure de cette façade. Dans la façade extérieure, une ressemblance à la Giralda de Séville et dans la forme du minaret, des réverbérations de l'Alhambra de Grenade et des palais de Marrakech.

En poussant la grande porte, on aboutit à un immense hall au fond duquel deux battants en bois rouge sculpté s'ouvrent sur un grand escalier qui mène aux différentes et multiples chambres (au nombre de sept) de l'étage supérieur. A droite, on retrouve la salle de séjour et le bureau de l'ancien propriétaire, Paul Cuttoli ; à gauche, on accède aux deux salons de l'étage construits et décorés à l'identique de la grande salle de séjour. Le décor est légendaire. Les plafonds en bois peint rappellent ceux des palais marocains et andalous.

Les murs sont tapissés des fresques et arabesques et à hauteur d'homme, l'architecte on retrouve la faïence de Nabeul (Tunisie) à motifs floraux et de faïence sigillée à motifs géométriques du Maroc et qu'on peut observer dans le palais de l'Alhambra de Grenade.

Ce décor est merveilleusement porté par une faïence d'une rare qualité : des carreaux décoratifs fabriqués dans les fours de céramique des "Chemla", une prestigieuse entreprise familiale implantée à Nabeul en Tunisie. C'est cette même faïencerie, qui aurait servi à la décoration de l'ensemble des bâtisses de Skikda (hôtel de ville, gare ferroviaire, postes...), mais aussi l'hôtel El

Djazair (Le Saint-Georges) et le palais du Gouvernement à Alger. Les murs sont aussi tapissés de fresques et d'arabesques.

Planche N°13: Palais Meriem Azza

Photo1



Photo2



Photo3



Photo1: La façade du palais traitée en style néo-andalous.

Source : www.google.dz/images(2013).

Photo2: l'intérieur du palais avec une décoration en faïence polychromes de différents motifs.

Photo3: un mur décoré en arabesques, en stuc et en bois ouvragé ou s'ouvre un grand portail à deux battants, surmonté d'un arc festonné en bois donnant à un très beau escalier.

Source : www.google.dz/images(2013).

Le château, initialement baptisé Château Cuttoli, en référence à son premier propriétaire, porte deux autres appellations. La première, Meriem Azza l'origine de l'appellation du palais Mériem Azza : Mériem relativement à la Vierge Marie à qui Cuttoli dédia l'œuvre, et la seconde Château Bengana encore entretenue par la mémoire collective.

En juin 1981, sur requête de l'APC de Skikda, la commission nationale des monuments et sites historiques réunie au ministère de la culture, a classé le palais Mériem Azza monument et site historique, et patrimoine nationale à préserver. La même année, les services de la wilaya de Skikda y entreprirent des travaux de réfection en vues de transformer le palais en villa d'hôtes¹.

1 : <http://www.officedutourismedeskikda.com>

IV.2.3. La banque d'Algérie

La banque d'Algérie a été construite en 1934, par l'architecte Charles Montaland, grâce à la municipalité dirigée par Paul Cuttoli. Ce joyeux architectural qui se situe à l'avenue Zighout Youcef, reflète une architecture néo-mauresque qui fait rappel aux villas mauresques du Maghreb.

De l'extérieur, la façade comporte un corps central où se trouve l'entrée de l'édifice, marquée par un immense arc polylobé surmonté d'une galerie d'arcs outrepassés supportés par une série de colonnes très fines, cette conception a été inspirée d'une medersa de la Casbah d'Alger. De part et d'autre s'allongent les deux côtés avec des balcons d'honneur exprimant un pouvoir caché.

Planche N°14: La Banque d'Algérie

Photo1

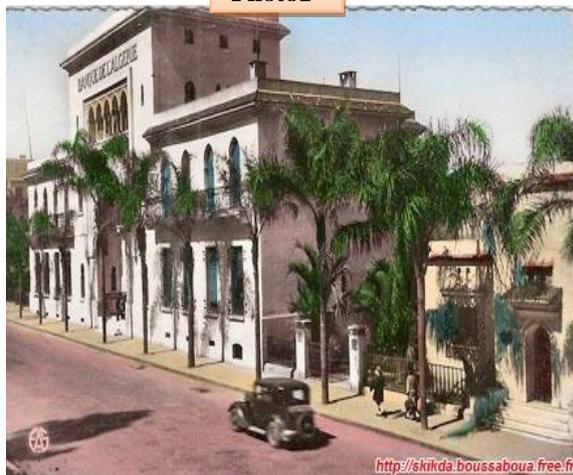


Photo1: La banque d'Algérie à l'époque coloniale.
Source : www.google.dz/images(2013).

Photo2

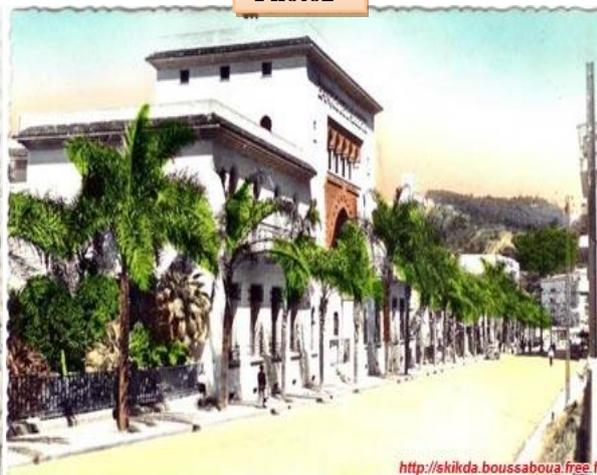


Photo2: La façade principale de la banque d'Algérie fait rappel à la maison mauresque traditionnelle.
Source : www.google.dz/images(2013).

IV.2.4. La grande poste de Skikda

Cette poste est située dans l'avenue Zighout Youcef, elle a été construite en 1938 par l'architecte Charles Montaland, comme tous les autres édifices publics de la même rue pour abriter les fonctions des postes de Skikda. Cet œuvre est conçu dans un style néo-mauresque plus moderniste que les autres monuments néo-mauresque de la ville.

De l'extérieur, on adore son entrée qui est similaire à celle de la poste d'Alger, elle est marquée par trois arcs supportés par quarts colonnes cylindriques surmontées par des chapiteaux et richement décorées en mosaïque. Cette entrée est superposée d'une série d'arcs plein cintre avec des colonnades, le tout puisant dans le riche décor arabo-musulman.

De l'intérieur, se reflète la richesse architecturale et décorative par son dôme octogonale bien décoré en faïence et en plâtre.

Planche N°15: La Grande poste

Photo1



Photo2



Photo3

Photo1: La façade principale de la grande poste avec son accès qui fait rappel à la grande poste d'Alger.

Source : www.google.dz/images(2013).

Photo2: Décor très riche en plâtre.

Photo3: le dôme octogonale richement décoré.

Source : www.google.dz/images(2013).

IV.2.5. La gare ferroviaire

La gare ferroviaire de Skikda est exploitée depuis le 21 Aout 1870, date à laquelle la compagnie P.L.M entamait l'exploitation d'une ligne de chemin de fer reliant Philippeville(Skikda) à Constantine.

La gare fut réalisée suite à l'arrêté du 4 février prévoyant la création d'un réseau de chemin de fer, dont un premier programme consistait en une voie principale parallèle à la mer et en voies perpendiculaires rattachant cette voie aux principaux ports. La gare de Skikda est donc située près du port, non loin de l'hôtel de ville.

CONCLUSION

Après l'analyse historique que nous avons sollicité nous a permis de relever toutes les dimensions politiques, culturelles, architecturales et esthétiques qui ont été à la source de cette création architecturale néo-mauresque en Algérie et spécifiquement à Skikda.

Nous pouvons dire que le néo-mauresque s'interprète comme une manifestation du rapport de la société française avec le culte de l'Islam exprimé par l'intégration des différents aspects culturels et religieux de l'Algérie.

Egalement, le néo-mauresque présente le résultat de mariage harmonieux de deux cultures antagonistes l'une orientale et l'autre occidentale, basé sur l'habillage décoratif et ornemental arabo-musulman sur des fonctionnalités européenne modernes, dans un dialogue homogène qui donne la beauté de l'œuvre néo-mauresque.

Aujourd'hui, les édifices représentatifs du style néo-mauresque s'imposent dans le paysage urbain. Ils bénéficient d'un intérêt particulier, parfois jugés comme appartenant au patrimoine local, et pour les professionnels de l'architecture, ils constituent une référence incontournable aux partis architecturaux poursuivis dans leurs projets.

Enfin, l'héritage architectural néo-mauresque de la ville de Skikda et par ces valeurs historiques, architecturales et esthétiques constitue un bien patrimonial qui mérite un grand intérêt et une prise en charge afin de revaloriser ce patrimoine architectural et préserver ces lieux commémoratifs de la ville.

PARTIE 3

**REVALORISATION D'UN PATRIMOINE
ARCHITECTURAL- LA GARE -**

CHAPITRE 1

**ETUDE DES EXEMPLES DE REVALORISATION DU
PATRIMOINE ARCHITECTURAL**

EXEMPLE DE GARES CLASSEES

INTRODUCTION

Après avoir cerné notre thématique dans son aspect théorique, nous tentons à aborder notre approche pratique, qui s'articule autour la revalorisation d'un patrimoine architectural de la ville de Skikda qui est la gare ferroviaire.

En effet, la revalorisation du patrimoine architectural s'apparait comme une nécessité, afin de protéger le monument et apporter son adaptation contemporaine.

Cependant, l'Algérie n'a pas fait un cas de cette nécessité de revalorisation, il s'agit seulement d'une restauration ou d'une simple réfection qui vise à protéger le monument sans penser à son réutilisation.

Les gares ferroviaires sont faites partie de notre patrimoine colonial qu'il faut préserver. Malheureusement, l'intervention de l'Etat Algérien sur le patrimoine des gares s'articule seulement sur la revalorisation du réseau ferré à travers la modernisation des voies et du matériel roulant, et des simples réfections.

Pour avoir une idée sur la revalorisation d'un patrimoine architectural, nous avons pris le temps d'étudier quelques exemples susceptibles de nous aider à mieux voir la portée d'une revalorisation d'une gare et comment peut-on réhabiliter une gare dans son environnement, dans sa fonctionnalité et dans son aspect architectural original.

Nous avons choisi des exemples des gares monumentaux en France, de part le lien colonial qui existe et par le fait que la gare de Skikda est l'une des gares française en Algérie, elle est conçue par un architecte Français, et par le fait que ces exemples sont des gares historiques classées qui ont passé par une démarche de revalorisation.

A travers ce chapitre, nous allons pris une idée générale sur la démarche de revalorisation d'un patrimoine architectural, à travers trois exemples des gares historiques en France, dont il s'agit de la gare de Saint Roch Montpellier-Saint-Roch, la gare de Lyon et la gare de Nice-Thiers.

I. LA DEMARCHE DE REVALORISATION D'UN PATRIMOINE ARCHITECTURAL

I.1. Définition

Démarche

La démarche peut se définir comme « la manière de conduire un raisonnement, de progresser vers un but par le cheminement de la pensée ; méthode, manière d'agir=approche, méthode=intervention »¹.

La démarche se définit aussi « la manière d'avancer dans un raisonnement, manière de penser »².

La démarche donc c'est la méthode ou l'approche d'aborder un raisonnement, un travail, une étude, un projet...

I.2. Démarche de revalorisation du patrimoine architectural

« La revalorisation d'un patrimoine architectural s'effectue entre création et protection, projet et mémoire, transformation et conservation »³.

La démarche de revalorisation d'un patrimoine architectural est un complexe d'interventions qui va apporter son aménagement contemporain dans les nouveaux défis de la vie modernes. Ces interventions vont contribuer à modifier l'aspect d'origine du monument et son adaptation contemporaine. Cette démarche de revalorisation s'agit « de révéler et magnifier le monument et lui apporter une autre valeur »⁴.

La revalorisation du patrimoine architectural s'effectue par un complexe d'interventions :

1. La restauration du monument : comme la restitution des façades et tous les éléments du décor qui constitue l'originalité du monument.
2. La réhabilitation du monument et son environnement: qu'il s'agit de toutes les interventions sur la structure et l'enveloppe du bâtiment patrimonial, ainsi ses abords, comme le renforcement des éléments structuraux, modification des percements, suppression ou création des parois, addition ou réaffectation.
3. La rénovation : c'est l'amélioration de l'état existant : il s'agit d'une intervention sur l'état technique et les équipements par une consolidation des structures existantes et un aménagement adéquat et un équipage qui répond aux nouvelles exigences afin d'apporter le confort nécessaire aux lieux en question, nous pouvons noter à titre d'exemples : création de mobilier d'accueil, de sanitaires, d'escalier d'accès ou de secours, de lieux de vente, de commerces ou de restauration, intégration des nouvelles contraintes techniques...etc.

1 : <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>

2 : <http://www.cnrtl.fr/lexicographie>

2 : Dominique Brouillard, « Architecture contemporaine et monuments historiques », édition Moniteur, Paris, 2006, p :13.

4 :Idem, p :14.

II. ETUDE DES EXEMPLES DE REVALORISATION DES GARES MONUMENTALES EN FRANCE

Il était grand temps d'entamer des travaux de revalorisation des gares monumentales de France, qu'il s'agit d'une rénovation et de modernisation des gares, Ce sera chose faite d'ici 2011 ou 2020 selon la gare concernée.

Ces projets s'inscrivent dans une démarche de revalorisation et modernisation du réseau ferré de France, « Il s'agira de chantiers lourds de renouvellement des voies. D'importants travaux de renforcement d'installations électriques, de renouvellement de caténaires, de modernisation de la signalisation, de confortement d'ouvrages d'Art, ou de modernisation des gares sont également prévus »¹.

II.1. Gare de Montpellier-Saint-Roch

La **gare de Montpellier-Saint-Roch** est une gare ferroviaire française située sur le territoire de la commune de Montpellier dans le département de l'Hérault en région Languedoc-Roussillon, et qui desservent deux lignes principales : Trarieu à Sète et Paulhan à Montpellier, construite entre 1839 et 1845 par l'architecte "Charles". Le nom rappelle **Saint Roch**, natif de la ville au XIV^e siècle, le quartier du centre-ville situé autour de l'église Saint Roch. Elle est inscrite Monument Historique en 1984².



1 : RESEAU FERRE DE FRANCE, Communiqué de presse, le 25 Janvier 2012.

2 : <http://fr.wikipedia.org>

II.1.1. Histoire

« Le train arrive à Montpellier en 1839 à l’Embarcadère. La gare actuelle de Montpellier, avec le style architectural de ses façades et colonnades-exceptionnel à cette époque, date **de 1844** »¹. Depuis, elle a connu de nombreux remaniements pour adapter le trafic ferroviaire avec augmentation et la croissance démographique de Montpellier.

Elle est agrandie en 1868, la façade et les colonnades sont déplacées pour épaissir le bâtiment de 11 mètres, ainsi une horloge est enchâssée dans la façade. « En 1978, une gare routière sera construite au-dessus des voies. En 1980, pour préparer l’ouverture de la gare au TGV, la gare ferroviaire est transformée de manière radicale, avec une extension de la dalle supérieure pour créer un second hall au-dessus du hall bas. En 2001, la gare est remodelée pour accueillir le TGV Méditerranée »².

« La colonnade péristyle en pierre de la gare de Montpellier est inscrite à l’Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques (ISMH) en 1984. Le reste de la gare se trouve ainsi soumis à **la loi de 1913** sur la protection des monuments historiques au titre des abords. Ce statut oblige le maître d’ouvrage de déposer un permis de construire et d’obtenir l’avis favorable de l’Architecte des Bâtiments de France »³.

La mise en service du TGV Méditerranée dans l’agglomération de Montpellier ont conduit les collectivités publiques à repenser la gare de Montpellier dans la perspective de la rénovation urbaine du quartier et du développement du tramway.

En 2008, la création de la ZAC Quartier Nouveau St Roch est approuvée. La gare Montpellier St Roch est comprise dans le périmètre de la future ZAC, et en 2009, le protocole d’accord partenarial du projet de transformation de la gare est engagé.

II.1.2. Réaménagement des années 2010 et la revalorisation de la gare

Les précédentes adaptations de la gare ont fait perdre de la lisibilité d'utilisation pour les 18 000 voyageurs quotidiens, le bâtiment n'étant d'ailleurs plus assez spacieux. Depuis l'année 2010, un grand projet de modernisation est lancé à fin d'adapter la gare au nouveau trafic, une nouvelle galerie à ossature métallique (dont la longueur sera de 200 mètres, pour s'étendre de la place Auguste-Gibert – place de l'Embarcadère à l'origine – au pont de Sète) a commencé à être construite ; elle a été en partie ouverte au public en juin 2013.

a) Le Pôle d’Échange Multimodal de Montpellier Saint-Roch

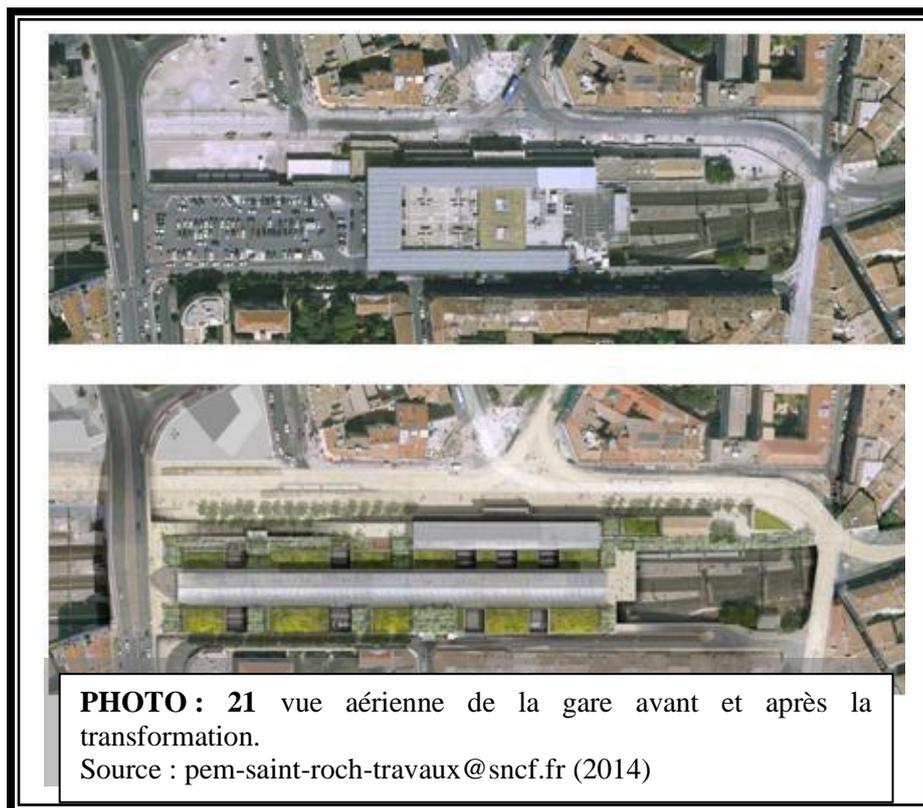
Il s’agit de transformer sur elle-même la gare Montpellier St Roch, insérée dans un tissu urbain dense, sur une durée de trois ans, tout en continuant à accueillir les voyageurs et à faire circuler les

1 :pem-saint-roch-travaux@sncf.fr

2 :<http://fr.wikipedia.org>

3 :pem-saint-roch-travaux@sncf.fr

trains normalement. « Depuis octobre 2011 et jusqu'à l'automne 2014, la gare Montpellier St Roch se transforme par une insertion douce et végétalisée dans le paysage urbain »¹.



b) Objectifs menés

Fin 2014, la gare Montpellier St Roch sera un **Pôle d'Echanges Multimodal (PEM)**, avec une capacité d'accueil augmentée, pour :

- accompagner le développement ferroviaire en Languedoc-Roussillon, de 6,7 millions de voyageurs aujourd'hui à 10 millions prévus à l'horizon 2020.
- mettre en connexion tous les modes de transport,
- offrir une gare plus facile d'accès avec un bâtiment voyageurs et des services plus fonctionnels,
- assurer la continuité piétonne entre les quartiers.

Ce projet s'inscrit dans un projet urbain global de la ZAC Quartier Nouveau St Roch à dominante d'habitat collectif, accueillant également bureaux et commerces et bénéficiant d'un nouveau parking public à proximité immédiate de la gare.

¹ :pem-saint-roch-travaux@sncf.fr

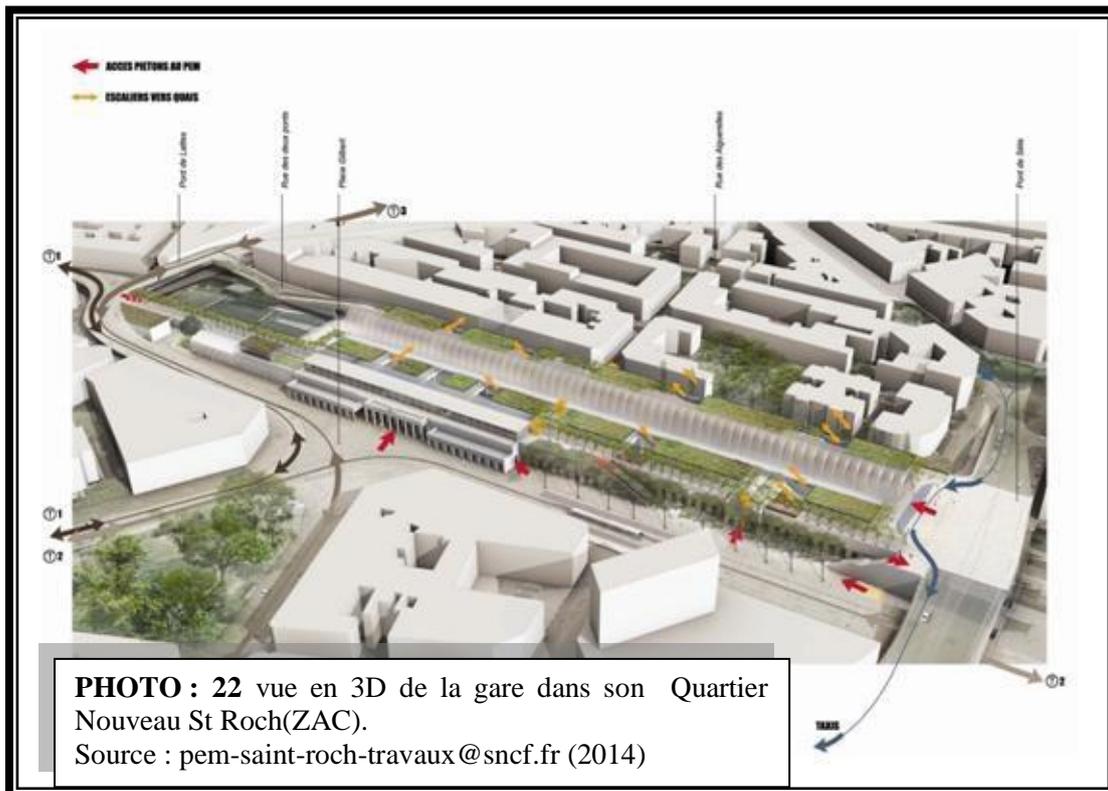


PHOTO : 22 vue en 3D de la gare dans son Quartier Nouveau St Roch(ZAC).
Source : pem-saint-roch-travaux@sncf.fr (2014)

Le projet de transformation de la gare renouvellera l'image de la gare dans la ville, en offrant une **gare-jardin** pour l'agrément de l'attente et de la déambulation (des essences méditerranéennes variées, des espaces d'attente ombragés sous une succession de treilles) et une architecture innovante et éco-responsable (efficacité énergétique, toitures végétalisées)¹.

c) Principes de conception et avancement des travaux

Le projet présente une restauration de la façade, une réhabilitation des éléments structuraux et une extension de la gare par la création d'une grande nef centrale permettant une nouvelle liaison couverte de 200 mètres entre le Pont de Sète et le Pont de Lattes, donnant accès aux quais et aux services et commerces en gare. Suite de ca des nouveaux accès depuis la Ville sont créés. Les liaisons avec les quais sont doublées. Les quais sont éclairés par de larges puits de lumière de 10 x 15 mètres.

Aussi, des terrasses-jardins ombragées sous treille présentant des essences variées sont aménagées, constituant des espaces d'attente extérieurs.

La transformation de la gare est effectuée en deux étapes. La première tranche s'est déroulée d'octobre 2011 à juin 2013 et a permis de créer une « demi-gare » dans laquelle toute l'activité de la gare a basculé en une nuit. Le 18 juin 2013, le public a découvert une nouvelle gare, satisfait de

¹ :pem-saint-roch-travaux@sncf.fr

l'esthétique de l'ensemble, de la luminosité, du confort d'assise et du nouveau concept de la boutique de vente de billets.

Planche N°16: Le projet de transformation de la gare Saint-Roch-Montpellier



Photo1



Photo2

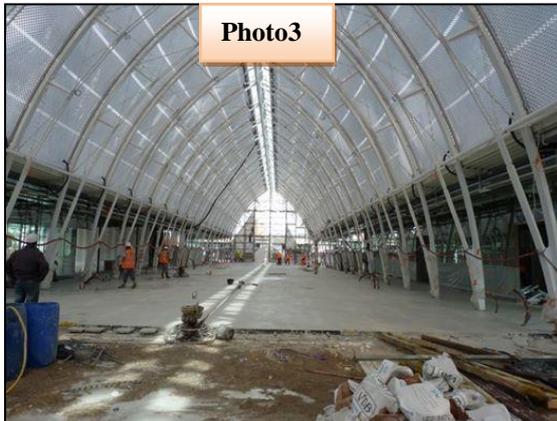


Photo3



Photo 4

Photo 5

Photo1: Le montage de la grande verrière en structure métallique tridimensionnelle et un vitrage doublé.

Photo2: La pose de la structure métallique des planchers.

Photo3: La finition du plancher de la galerie.

Photo4: Le montage des éléments préfabriqués comme gardes corps de l'escalier mécanique.

Photo5: l'organisation parfaite et discrète du chantier dans un quartier urbain très dense sans gêner la circulation.

Source : Source : www.sncf.com (2014).

d) Partenariat¹

Le projet est porté en partenariat par l'Etat, la Région Languedoc-Roussillon, le Département de l'Hérault, la Communauté d'Agglomération de Montpellier, la Ville de Montpellier, Réseau Ferré de France et SNCF Gares & Connexions.

Dans le cadre de ce partenariat, la Ville de Montpellier réaménage les abords de la gare et Réseau Ferré de France réalise la mise aux normes d'accessibilité des quais ferroviaires.

Un investissement total de 56 m€

- Transformation de la gare : **50,50 M€**
- Aménagement des abords urbains : **3,00 M€**
- Mise aux normes des quais : **2,50 M€**

Les partenaires financiers

- Région Languedoc-Roussillon : **17,625 M€**
- SNCF : **17 M€**
- Département de l'Hérault : **6 M€**
- Montpellier Agglomération : **6 M€**
- Ville de Montpellier : **6 M€**
- Etat : **1,575 M€**
- RFF : **1,250 M€**
- Autre financement (SLT) : **0,550 M€**

II.2. Gare de Lion

Paris-Gare de Lyon est l'une des sept gares terminus du réseau de la SNCF à Paris, elle est située dans le 12e arrondissement. C'est une gare de grandes lignes assurant la desserte d'un grand quart Centre-Est/Sud-Est de la France².

A Paris, la gare de Lyon dessert essentiellement le quart centre et sud Est de la France. Concernant les grandes lignes, c'est la 1ere gare de Paris en terme de trafic. La gare de Lyon assure également des liaisons avec la Suisse, l'Italie, Monaco, l'Espagne et l'Allemagne.

1 :pem-saint-roch-travaux@sncf.fr

1 :http://fr.wikipedia.org/wiki/Paris-Gare_de_Lyon

II.2.1. Histoire

La gare de Lyon date de 1847 est due à l'architecte Cendrier et mise en service le 12 août 1849, mais le bâtiment a été reconstruit particulièrement à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1900 dessinée par l'architecte toulonnais Marius Toudoire¹.

Au plan architectural, la gare de Lyon est reconnaissable par sa grande tour de soixante-sept(67) mètres de haut (le "beffroi" ou «campanile») ornée de quatre horloges de plus de 6m de diamètre et surmonté d'un dôme en zinc. « L'ensemble des façades et toitures du bâtiment principal ainsi que la salle des fresques font l'objet d'une inscription au titre des monuments historiques depuis le 28 décembre 1984 »².

A l'intérieur, les blasons des grandes destinations sont visibles en haut des colonnes. Au premier étage, par le grand escalier, « se trouve le restaurant mythique style **Second Empire**, "**Le Train bleu**", ainsi que son bar "Le Big Ben": très grandes salles ornées de peintures, dorures, cuir patiné...toute une ambiance. Il fait l'objet d'un classement au titre des monuments historiques depuis le 28 septembre 1972 »³.



2 : http://fr.wikipedia.org/wiki/Paris-Gare_de_Lyon

3 : Idem.

4 : Idem.

II.2.2 Modernisation et réaménagement de la Gare de Lyon à Paris

La revalorisation de la gare de Lyon s'inscrit dans un vaste plan de rénovation et de création de services lancé par la **SNCF** dans toutes les gares parisiennes. « Le projet est nommé «réinventer les gares du XXIe siècle»¹.

La gare de Lyon est une gare monumentale classée comme monument historique, mais il faut qu'elle passe à son tour d'une revalorisation et d'un processus de rajoutissement et d'adaptation à la croissance du trafic.

II.2.3. Le Projet

Depuis son inauguration en 1849, la gare de Lyon a déjà été modifiée quatre fois. Mais le trafic continue d'augmenter sans cesse et d'ici à 2020, elle devrait accueillir en surface 45 millions de voyageurs par an, soit 10 millions de plus qu'aujourd'hui.

Depuis fin avril 2010, d'importants travaux de modernisation de la gare de Lyon ont été lancés, ils s'étaleront jusqu'en 2012. L'objectif majeur de ce projet est d'adapter la gare au trafic en évolution pour offrir un niveau de confort et de service satisfaisant, tout en respectant l'authenticité du monument.

a) Partenariat

Le projet est porté en partenariat par la « SNCF, Groupe d'Elior (opérateur en Europe de la Restauration sous Contrat et des Services associés), VINCI Construction France et Gares & Connexions »².

Les travaux réalisés par VINCI Construction France ont duré 3 ans, toutes étapes confondues, pour offrir à la gare de Lyon un espace rénové et aménagé en lieu de vie.

b) Principes de conception et avancement des travaux

Le projet présente un ensemble d'interventions qui intègrent les nouvelles notions mondiales. Il consiste à :

• Restauration

La gare de Lyon est un monument historique qu'il faut préserver son authenticité, elle va passer en premier temps par une restauration.

-La façade historique est restaurée par un ravalement adéquat.

1 : <http://projets-architecte-urbanisme.fr>

2 : RESEAU FERRE DE FRANCE, Communiqué de presse, MERCREDI 26 JUIN 2013.

-Le célèbre restaurant “train bleu” et la salle des fresques ont subi une restauration qui préserve toutes les richesses du style Second Empire : les peintures, les niches et les sculptures.

-La restauration de l’ancienne halle : la charpente historique est conservée dont on a restauré la structure, changé les vitres, repensé la signalétique en employant des nouveaux dispositifs, ainsi le sol est repris en pierre très uniforme facile à nettoyer.

Planche N°17: Les travaux de restauration dans la gare de Lyon Paris

Photo1	Photo2
	
<p>Photo1: Rénovation de la façade par la restauration des éléments décoratifs et du beffroi. Source : www.google.dz/images(2014)</p>	<p>Photo2: restauration du célèbre restaurant train bleu. Source : www.google.dz/images(2014)</p>

• Extension

La gare de Lion s’insère dans un centre urbain très dense, dont on ne peut pas écarter les murs, et impossible de creuser il y a déjà trois sous-sols, donc l’extension va se faire en hauteur par la construction d’un nouvel étage coté quai. Il s’agit d’une nouvelle halle transparente beaucoup plus lumineuse et plus grande dans laquelle sera localisé à la fois des zones d’attente plus confortable et zones de restauration en mezzanine.

Dans un premier temps, l’accès à la « plate-forme jaune » depuis la salle des fresques sera fermé pour détruire un bâtiment et créer plus d’espace devant les voies. Puis, de nouveaux accès seront construits pour faciliter les déplacements Dans des voyageurs.

Ensuite, une nouvelle halle sera construite en façade de la place Henri-Fresnay, qui s’inspire de l’architecture des grandes halles métalliques des gares du XIXe siècle, et qui protègent les voyageurs tout en laissant entrer la lumière naturelle.

Le nouveau bâtiment translucide de plus de **4400 m²** abrite des commerces, des services, ainsi qu'une mezzanine où les passagers pourront attendre leur train au-dessus du flux de voyageurs. « Cet espace détente mixera les ambiances (couleurs, acoustique, mobilier...), mais aussi les fonctionnalités (wi-fi, bornes Internet, aires de jeux pour les enfants) pour satisfaire tous les utilisateurs »¹. Cette nouvelle verrière permettra la création de zones d'attente plus nombreuses et plus spacieuses, avec de petits salons de travail équipés de prises électriques, des écrans permettant une information continue aux voyageurs.

Planche N°18: L'extension de la gare et la nouvelle halle

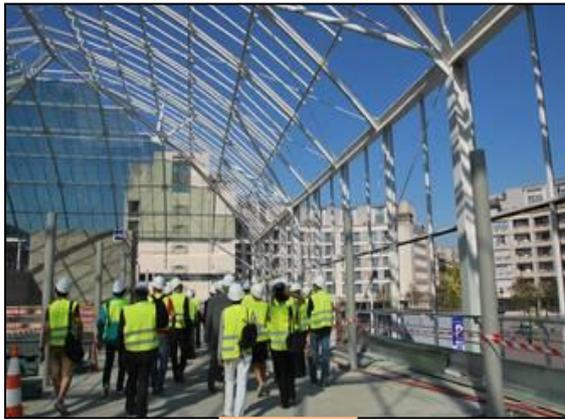


Photo1



Photo2



Photo3

Photo1: Le montage de la nouvelle verrière.

Photo2: Chantier des travaux en face de la place Henri Frenay.

Photo3: vue de la nouvelle halle en finition depuis la place Henri Frenay.

Source : www.sncf.com (2014).

Une rampe large et de faible inclinaison, est aménagée à fin de relier les trois halls de la gare et faciliter l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, ainsi le cheminement des valises à roulettes. Aussi, des escaliers mécaniques sont mis sur place reliant les différents halls pour une intermodalité très fluide. Quant à l'accolage de halles, il offre des perspectives multiples sur la ville.

1 : <http://projets-architecte-urbanisme.fr>

Planche N°19: Les nouveaux accès dans la gare



Photo1

Photo1: travaux de création des nouveaux accès entre la plate forme jaune (nouvelle halle) et la salle méditerranéenne.

Source : www.sncf.com (2014).

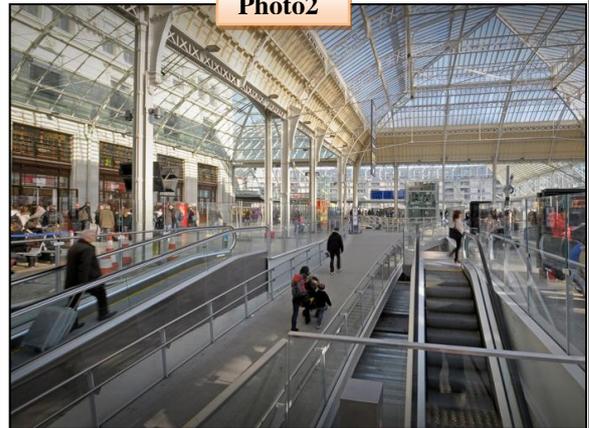


Photo2

Photo2: les nouveaux accès de la salle méditerranéenne après la finition.

Source : www.sncf.com (2014).

• La notion du confort

Le confort de voyageurs est assuré par des dispositifs simples comme l'installation d'un film de protection solaire et des brumisateurs qui se déclenchent quand la température augmente pour rafraîchir de façon naturelle l'ambiance intérieure de la gare. Aussi la verrière de la gare forme un écran de protection sonore pour le confort des riverains¹.

• La démarche du développement durable :

La revalorisation de la gare de Lyon s'inscrit dans la démarche du développement durable. « La gare pourra produire sa propre électricité grâce à l'installation de cellules photovoltaïques posées sur le toit de la grande verrière »². « Les vitrages sont des panneaux de verre clair feuilleté, doté d'un film protecteur de haute technologie entre les deux vitrages pour minimiser les apports thermiques, tout en laissant passer le maximum de lumière »³. « Aussi les eaux des pluies seront collectées pour arroser les plantes, laver les sols et limiter les rejets à l'égout »⁴.

1 : <http://www.sncf.com>

2 : <http://projets-architecte-urbanisme.fr>

3 : RESEAU FERRE DE FRANCE, Communiqué de presse, MERCREDI 26 JUIN 2013.

4 : <http://projets-architecte-urbanisme.fr>

II.3. Gare de Nice-Thiers

La gare de Nice-Ville nommée *gare Thiers* est une ferroviaire française des lignes de Marseille-Saint-Charles à Vintimille (frontière) et de Nice à Breil sur Roya. Principale gare voyageurs de la ville de Nice, elle est située dans le quartier Thiers à proximité du centre-ville¹.

II.3.1.Histoire

À l'origine, la gare de Nice-Thiers est conçue par l'architecte Louis-Jules Bouchot qui compose deux bâtiments parallèles réunis par une charpente métallique recouverte d'une verrière au-dessous de laquelle circulent trois voies ferrées. La façade principale en briques rouges et pierres de taille est coiffée d'un pavillon central orné d'une grande horloge. À l'intérieur, le vaste vestibule est revêtu de boiseries de chêne. Son plafond est doté d'une coupole richement décorée. Ce style dit "Louis XIII" s'inspire des édifices publics de la ville de Paris². Ce type d'architecture impose une image très parisienne au paysage niçois et symbolise également le rattachement de Nice à la capitale. Elle est mise en service en 1867 par la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM).



PHOTO : 25 Façade de la gare avec son auvent métallique.
Source : www.google.dz/images (2013)

II.3.2.Revalorisation de la gare en Pole d'Echange Multimodal(PEM)

La revalorisation de la gare de Nice en PEM inscrit Nice dans un futur dynamique et performant. « Améliorer l'accueil, la circulation, le confort des voyageurs en favorisant les échanges vers les transports ferroviaires, les transports en commun de la ville, la circulation des piétons, des deux roues et des taxis tout en dynamisant les quartiers anciens environnants »³.

1 : http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Nice-Ville

2 : Idem

3 : RESEAU FERRE DE FRANCE, Communiqué de presse, le 25 Janvier 2012.

Cette opération, mettant en valeur un patrimoine historique de grande qualité et se concrétisant par un projet équilibré entre équipements de proximité, d'animations, de commerces et d'activités économiques.

II.3.3 Le Projet

Le projet ambitieux de revalorisation de la gare de Nice-Thiers accompagnera la rénovation urbaine du quartier Thiers pour créer un nouveau cœur de ville et de transports, accessible à tous.

a) Objectifs menés¹

Ce projet s'articule autour de 4 objectifs majeurs:

- améliorer le confort et la sécurité des voyageurs dans la gare et aussi à ses abords.
- améliorer l'inter-modalité par un réaménagement complet de l'ensemble des dessertes de la gare.
- créer une liaison directe et rapide entre la gare et la station de tramway située sur l'avenue Jean Médecin.
- rendre la gare et les quais totalement accessibles pour tous.

Dans une 1ère phase seront réalisés les aménagements du bâtiment voyageurs, du parvis, des accessibilités et de la liaison gare-tramway.

b) Partenariat²

« Le projet est porté en partenariat par la Région PACA, le Département des Alpes-Maritimes, la Métropole Nice-Côte-d 'Azur, Réseau Ferré de France, Gares & Connexions (SNCF), l'État et l'Europe »³.

Le coût global des deux phases sera de l'ordre de 80 millions €.

Le coût de la 1ère phase est de 46 Millions € et le financement sera le suivant :

Les partenaires financiers

- NCA : 12 M€
- CG 06 : 08 M€
- CR PACA : 12 M€
- SNCF- G&C : 6 M€
- RFF : 2 M€

1 : <http://www.ville-nice.fr>

2 : Idem

3 : Idem

c) Avancement du projet

Dès 2011, des aménagements préparatoires ont été lancés, dont la mise en service d'un parking de courte durée de 120 places. Après le projet se déroule en deux principales phases :

- **La phase 2013 :Le parvis et l'intermodalité¹**

La première étape sera la réalisation d'un gigantesque parvis de 8000 m² parvis piétonnier reliant la gare aux bus, au tramway, aux cars, aux vélos...cette étape consiste à :

- L'aménagement du parvis avec la création de deux kiosques de services avec panneaux solaires, abritant notamment l'office du tourisme et un restaurant.

- Aménagement de la liaison piétonne entre le tramway et le parvis.

- Réalisation des stationnements voitures.

- Inauguration du parvis à la fin 2013.

- **La phase 2013 :Bâtiment voyageurs, services et accessibilité²**

- Réaménagement du bâtiment voyageurs et amélioration des services (vente, attente, presse, restauration...).

- Mise en accessibilité des quais par le rehaussement des quais et la rénovation des passages souterrains...).

- Inauguration du PEM à l'automne 2015.

- **L'Opération Est³**

Cette opération consiste à réaliser une liaison directe, piétonne, entre la gare et la station de tramway.

Cette liaison dédoublera l'accès à la gare actuel, et concourra à la requalification de l'avenue Thiers.

Un bâtiment de liaison entre la gare et la station de tramway de l'avenue Jean Médecin sera réalisé et intégrera une galerie commerciale et une grande enseigne.

Ce bâtiment sera d'une surface de près de 16 000 m² et nécessitera le réaménagement complet de l'espace et des bâtiments existants. Cet immeuble accueillera notamment :

- Des services de la SNCF pour la vente et la validation de billets.

- Des commerces pour une surface d'environ 4000 à 6000 m².

1 :www.pem-nicethiers.fr

2 : Idem

3 : Idem

-Des bureaux et services hôteliers.

-Un parking d'environ 150 places.

Planche N°20: Le projet du PME de la gare de Nice-Thiers



Figure1

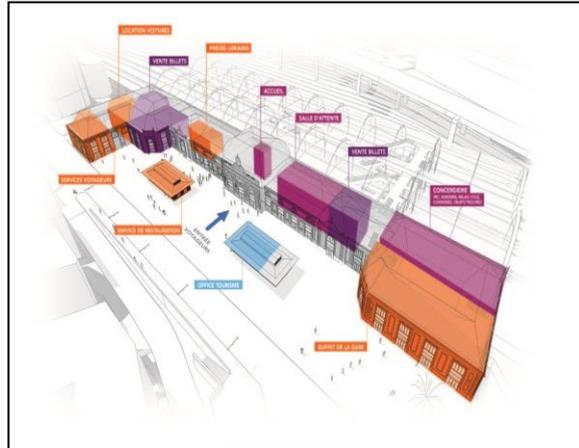


Figure2



Figure3

Figure1 : Maquette du projet PEM de Nice-Thiers, Janvier 2013.

Figure2 :Organisation fonctionnelle du nouveau PEM ;

Figure3 :Coupe transversale du projet.

Source : www.sncf.com (2014).

CONCLUSION

Après avoir analysé ces trois exemples, on a pu constater que chacun d'eux a emprunté une voie différente.

Le premier exemple, le projet de revalorisation de la gare de Saint Roch s'inscrit dans un projet urbain global. Ce projet de transformation de la gare renouvellera l'image de la gare dans la ville en offrant une **gare-jardin** et dont la création d'une galerie de service reliant deux parties de la ville va restructurer les quartiers de la gare et créer toute une ville dans la gare.

Le deuxième exemple, la revalorisation de la gare de Lyon nous montre la protection et la modernisation d'un monument historique à travers un complexe d'interventions, la restauration, la modernisation et l'extension discrète, cette dernière reflète une intégration architecturale parfaite qui respecte l'originalité du monument.

Le dernier exemple, la revalorisation de la gare de Nice-Thiers s'inscrit dans la démarche d'une requalification des quartiers historiques. Le réaménagement de la gare avec la création d'un grand parvis équipé de services, va favoriser une intermodalité très fluide et revaloriser tout un quartier. Aussi, il sera d'une conception exemplaire en termes de développement durable et contribuera à la réalisation d'un axe à forte attractivité, entièrement dédié aux piétons et modes de déplacement doux.

Enfin, ces exemples s'inscrivent dans une démarche globale de protection des monuments historiques tout en respectant l'authenticité des lieux et en adoptant les nouvelles notions : confort, intermodalité et développement durable.

CHAPITRE 2

REVALORISATION DE LA GARE FERROVIAIRE DE SKIKDA

INTRODUCTION

Nous avons vu dans la partie précédente que la ville de Skikda abrite un patrimoine architectural riche et varié, et d'une certaine valeur historique, architecturale, patrimoniale et fonctionnelle. L'héritage néo-mauresque de la ville de Skikda constitue une partie primordiale de son patrimoine architectural, qui se matérialise par les chefs-d'œuvre de l'architecte Charles Montaland, et parmi lesquels se distingue le bâtiment pittoresque de la gare ferroviaire par son charme unique, qui constitue un des plus importants monuments historiques de la ville.

Cet édifice construit au début du 20^{ème} siècle dans une nouvelle politique du protectorat, témoigne encore cette phase de l'histoire par ces traces d'arabisation incluses dans son décor, qui mérite un grand intérêt et prise en charge en tant que patrimoine architectural et élément fonctionnel de la ville.

Pour pouvoir explorer une stratégie de revalorisation de ce patrimoine si emblématique, il serait très nécessaire de cerner le monument dans son contexte historique d'abord pour dissiper les conditions de sa création de la période de sa construction et de ses différents usages. Puis une approche descriptive architecturale, permettra de mettre en exergue, sa valeur artistique et symbolique, et enfin une approche fonctionnelle va définir une valeur d'usage qui se dégrade jour après jour.

L'analyse de l'état actuel du monument peut donner une évaluation sur les différents désordres sur les plans architectural et fonctionnel qu'il a subit pour les mesures nécessaires à entreprendre en vue d'une meilleure prise en charge pour sa revalorisation.

Enfin, une enquête socio-spatiale sur la gare va tester les avis des différents usagers envers ce patrimoine architectural et la démarche adéquate de sa revalorisation.

Ce chapitre va apporter une étude approfondie de ce patrimoine architectural et la démarche de sa revalorisation, à travers une investigation sur tous ces aspects architectural, esthétique et surtout fonctionnel et en jetant la lumière sur son état actuel afin d'établir un diagnostic fiable pour une éventuelle revalorisation. En inspirant des expériences de revalorisation et après une analyse de tous les résultats de l'enquête en aboutiront à aborder une méthode réussite pour revaloriser cette gare ferroviaire en tant que patrimoine architectural, monument historique et élément fonctionnel de la ville.

I. PRESENTATION ET HISTORIQUE DES CHEMINS DE FER ALGERIEN

Le chemin de fer algérien est étroitement lié à la colonisation du pays, et par décret impérial du 8 avril 1857, la force d'occupation française a décidé la création d'un réseau de chemin de fer en Algérie visant à mailler tous le nord du pays avec le double objectif de l'utiliser comme un outil logistique de pacification des territoires et un moyen de transfert des richesses algériennes vers la métropole.

La réalisation du réseau de chemin de fer algérien s'est faite par étapes successives en partant de la période coloniale, post coloniale et l'indépendance.

I.1. La période coloniale

Durant la période coloniale, trois programmes ont été initiés par l'administration: Le programme de 1857, de 1879 et celui de 1907.

I.1.1. Création du réseau au XIX^e siècle : *Programme de 1857*

La concrétisation des projets de chemin de fer en Algérie, intervient le 8 avril 1857¹, par un décret du gouvernement français qui autorise la construction de 1 357 km de voies ferrées dans sa colonie d'Algérie en touchant ces principales villes. Le premier chantier débute le 12 décembre 1859, il porte sur la construction de la ligne d'Alger à Blida. Sa gestion est confiée à la société privée dénommée Compagnie des chemins de fer algériens (CCFA). Cette compagnie obtient en plus de la réalisation de « la ligne Alger-Blida dès 1862, une concession pour la réalisation des lignes Oran-Sig en 1868 et Constantine-Skikda en 1870 »².

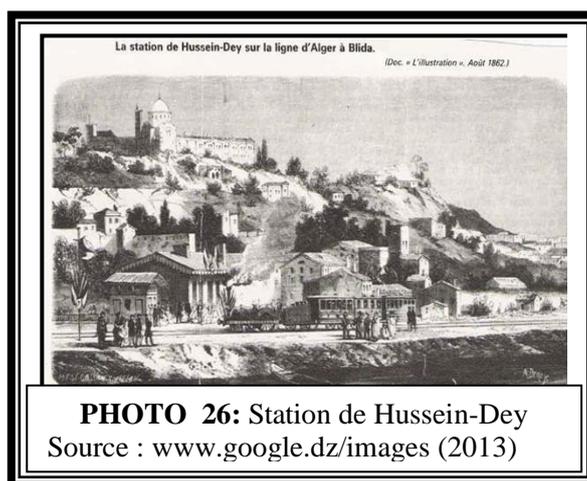


PHOTO 26: Station de Hussein-Dey
Source : www.google.dz/images (2013)

Cinq autres compagnies sont créées pour construire les lignes restantes : la Compagnie des chemins de fer Bône-Guelma (BG), la Compagnie de l'Est Algérien (EA), la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM), la Compagnie de l'Ouest Algérien (OA) et la Compagnie Franco-Algérienne (CFA). Au cours de la période 1857-1878, les lignes ou tronçons de lignes suivants, totalisant une longueur de 1365 km, ont été réalisés: Annaba-Ain Mokra, Annaba-Boucheougouf-

1 : http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_des_chemins_de_fer_alg

2 : Algérie Rail, Revue des chemins de fer Algérien N°01, Octobre 2002, P :04

Guelma, Khroub-Oued Zenati, Constantine-Skikda, Constantine-Sétif, Alger-Thénia, Alger-Oran, Arzew-La Macta-Mohammadia, Mohammadia-Mécheria, Oued Tlélat-Sidi Bel Abbès¹.

I.1.2. PROGRAMME DE 1879

Le 18 juillet 1879, une nouvelle campagne d'investissement est lancée à l'échelon national pour renforcer les lignes « d'intérêt général » avec comme objectif d'ajouter 1 747 km au réseau existant. La construction de ces lignes dites « d'intérêt local » est laissée à la charge des investisseurs privés et des collectivités locales. Dans les trente ans qui suivent, 2 035 km de ligne chemin de fer s'ajoutent, constituant le réseau ferroviaire algérien.

I.1.3. Les grandes évolutions du XX^e siècle *Programme de 1907*

En 1907, un troisième programme de nouvelles lignes portant sur 1256 km est établi et vient s'ajouter au réseau existant, au cours des années 1907-1946 les lignes ou tronçons de lignes suivants, totalisant une longueur de 1614 km.

Après les déficits des compagnies concessionnaires, l'Etat a racheté les concessions des compagnies Franco-Algérienne, Est Algérien, Bône-Guelma et Ouest Algérien en 1900, 1908, 1905 et 1920, ce système de concession a pris naissance des chemins de fer Algérien. « Jusqu'au 27 Septembre 1912 date de création de la Compagnie des Chemins de Fer Algériens de l'Etat (**CFAE**) qui prend le relais de l'exploitation des réseaux des concessionnaires à l'exception du réseau **PLM²** ».

Ensuite, vers le 1^{er} juillet 1921, les lignes existantes sont réparties entre les compagnies **CFAE** et **PLMA** : ce partage dura jusqu'au 30 mai 1938, date à laquelle les lignes d'intérêt général des deux compagnies sont nationalisées et rattachées à la **Société nationale des chemins de fer français (SNCF)**. La gestion des lignes algériennes est alors remise à l'**Office des Chemins de fer Algériens (OCFA)**³.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale le réseau ferroviaire algérien s'étend sur 5 015 km.

Le 30 Juin 1959 est établie la Convention entre l'Etat et l'Office CFA. Le 1er Janvier 1960, est créée une **Société des Chemins de Fer Français en Algérie** qui sera régie par la Convention de Juin 1959 jusqu'au 16 Juin 1963, date à laquelle sera créée la **Société Nationale des Chemins de Fer Algériens (SNCFA)**.

1 : <http://www.sntf.dz>

2 : http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_des_chemins_de_fer_alg

3 : Idem

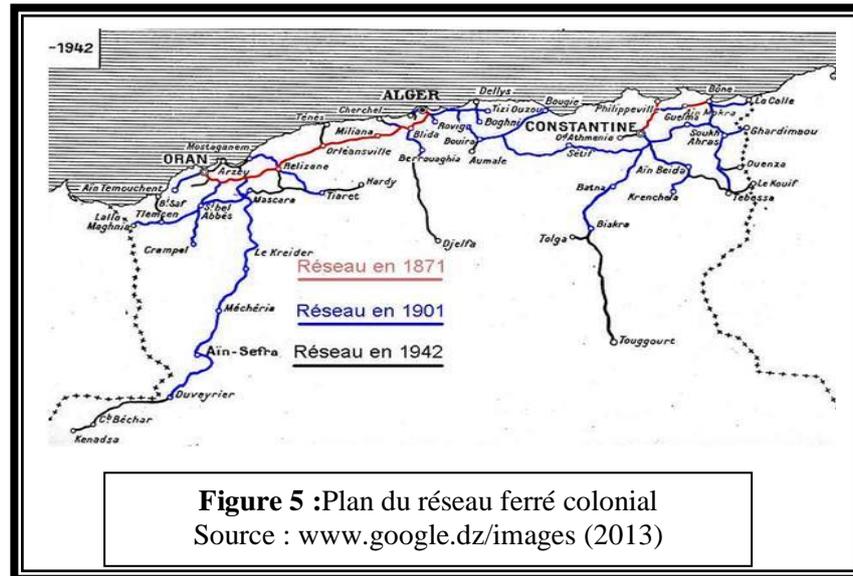


Figure 5 : Plan du réseau ferré colonial
Source : www.google.dz/images (2013)

I.2. La période post-indépendance

La Convention de Juin 1959 continua à régir les relations entre l'Etat et la SNCFA jusqu'à 1976, date à laquelle est créée, **la Société Nationale des Transports Ferroviaires (SNTF)** suite à la promulgation de l'ordonnance N° 76-28 du 25 Mars 1976¹. Cette dernière a été restructurée en trois entreprises :

La SNTF, société nationale chargée de l'exploitation et de l'entretien du réseau ferroviaire.

La SNERIF, société nationale chargée du renouvellement et de l'extension du réseau ferroviaire.

La SIF, société d'engineering et de réalisation d'infrastructures ferroviaires.

Cette réorganisation avait pour objectif de séparer les activités d'exploitation et d'entretien de celles du renouvellement et l'extension du réseau. Cette expérience n'a pas atteint les objectifs attendus et les deux sociétés SNERIF et SIF ont été ainsi dissoutes.

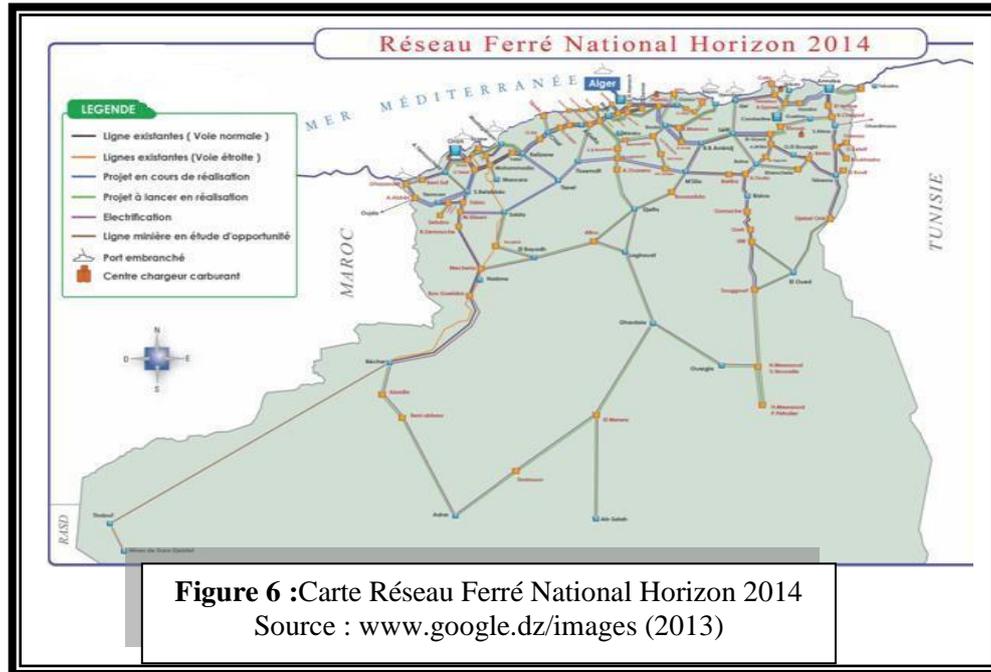
I.3. Le réseau de l'Algérie indépendante : *Les grands investissements depuis 1990*

Au cours de cette période, un large programme d'investissement a été lancé. Il se caractérise surtout par la modernisation et l'accroissement de la capacité des lignes du réseau, les grands aménagements ferroviaires régionaux et l'extension géographique du réseau.

Après, La SNTF change de statut et devient un **établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC)** par décret exécutif N°90-391 du 1er Décembre 1990², sous tutelle du Ministère des Transports.

1 : <http://www.sntf.dz>

1 : Idem.



Dès 1999, de nombreux programmes d'investissements ont été inscrits et lancés, et qui visent le développement et la modernisation du réseau existant. Jusqu'au 2007, une nouvelle organisation est adoptée au sein de la SNTF, visant à répondre aux implications de la création de l'Agence Nationale d'Etudes et Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires (**ANESRIF**). Cette réorganisation permettra à la SNTF de se recentrer sur ses métiers de base qui sont le transport de voyageurs et de marchandises.

II. LA GARE PATRIMOINE ARCHITECTURAL

II. 1.Dimension historique

Skikda est, a été parmi les principaux lieux de transit et d'entrepôt de l'Est de l'Algérie, ancien port de Constantine, dont elle fut rattachée administrativement pendant la période coloniale. L'institution de la ligne de chemin de fer reliant Skikda à l'Est algérien remonte à la compagnie des chemins de fer algériens en 1857, afin d'acheminer les richesses algériennes via cette ligne au port de Skikda et ramener plus d'armes de la métropole pour assurer la conquête de l'ensemble du territoire.

Dans ce contexte économique et militaire, la gare de Skikda fut réalisée suite à l'arrêté ministériel du 4 février 1857 prévoyant la création d'un réseau de chemin de fer, dont un premier programme consistait en une voie parallèle de la mer et en voies perpendiculaires rattachant cette voie aux principaux ports. La gare de Skikda est donc située près du port.

La gare ferroviaire primitive de Skikda est exploitée depuis le 21 aout 1870, date à laquelle la compagnie P.L.M entamait l'exploitation d'une ligne de chemin de fer reliant Philippeville(Skikda) à Constantine. Cette gare était une petite halle d'une structure simple composée d'un rez de chaussée couverte en tuile rouge. A la gare primitive succédera une autre gare plus moderne et plus dure, c'est l'œuvre de Charles Montaland, qui réalisera à la demande de du maire de l'époque Paul Cuttoli. Elle a été inaugurée le 28 mars 1937 par :

- M.Raoul Aubaud S.Secretaire d'Etat à l'interieur.
- M.Le Beau Gouverneur Général.
- M.Bouffet Prefet.
- M.Paul Cuttoli Senateur Maire.
- M.Pinneli Président de la chambre de commerce.
- Charles Mantaland Architecte.

Cette gare conçue dans un style néo-mauresque est un joyeux architectural qui s'intègre harmonieusement avec les autres édifices néo-mauresques conçues par le même architecte. A l'origine, le minaret de la gare était surmonté par une horloge en forme de dé, et qui a été détruite en février 1962 par l'organisation O.A.S.



II. 2.Dimension urbaine

II. 2.1.Situation et zone d'emplacement

La gare ferroviaire se situe en plein centre-ville de la commune de Skikda, dans sa partie Nord, à l'est de la place du 1^{er} novembre, en face de l'hôtel de ville et juste près du port.

Le bâtiment de la gare occupe un endroit stratégique sur le boulevard front de mer, limité de l'est par Djebel Skikda, de l'Ouest par la place du 1^{er} novembre 1954 et l'hôtel de ville, au sud par l'hôtel Essalem et au nord par le port.

Cet emplacement stratégique et fonctionnel au sein d'un milieu historique chargé d'événements importants, va apporter plus de valeur à la gare et favoriser ses fonctions ferroviaires. Enfin la gare est bien insérée dans la ville et constitue avec les autres édifices néo-mauresques une façade urbaine et littorale d'une richesse unique en Algérie.

Planche N°22: situation et zone d'emplacement

Photo1



Photo1: vue aérienne de la gare ferroviaire dans son site d'implantation.
Source : google earth 2013, traité par auteur.

Figure1

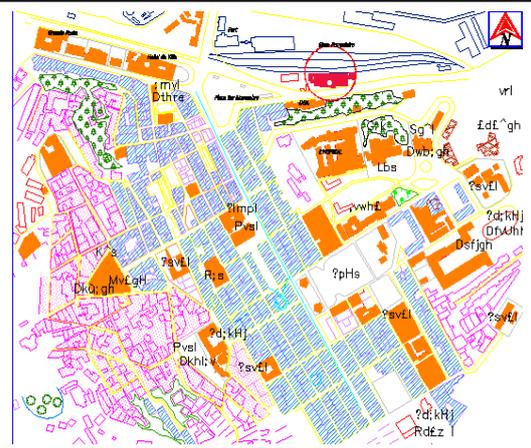


Figure 1: plan de situation de la gare.
Source : PDAU Skikda 2011, traité par auteur.

II. 2.2.Nature des voies existantes

La gare occupe un endroit stratégique caractérisé par un trafic très dense. Son emplacement au nord de la place du 1^{er} Novembre qui est le débouché des principales voies de la ville, notamment la rue national Didouche Mourad, la rue Nafir Mahmoud sur le boulevard front de mer (l'avenue Maiza), ce qui lui confère une position stratégique et une accessibilité très facile. En plus, l'axe du boulevard du front de mer est bordé d'une série d'équipements de différentes vocations, et concentre un nombre importants de commerces ou se motive une activité commerciale très dense, et une zone de stationnement trop forte, provoquant une dynamique piétonne et mécanique très dense.

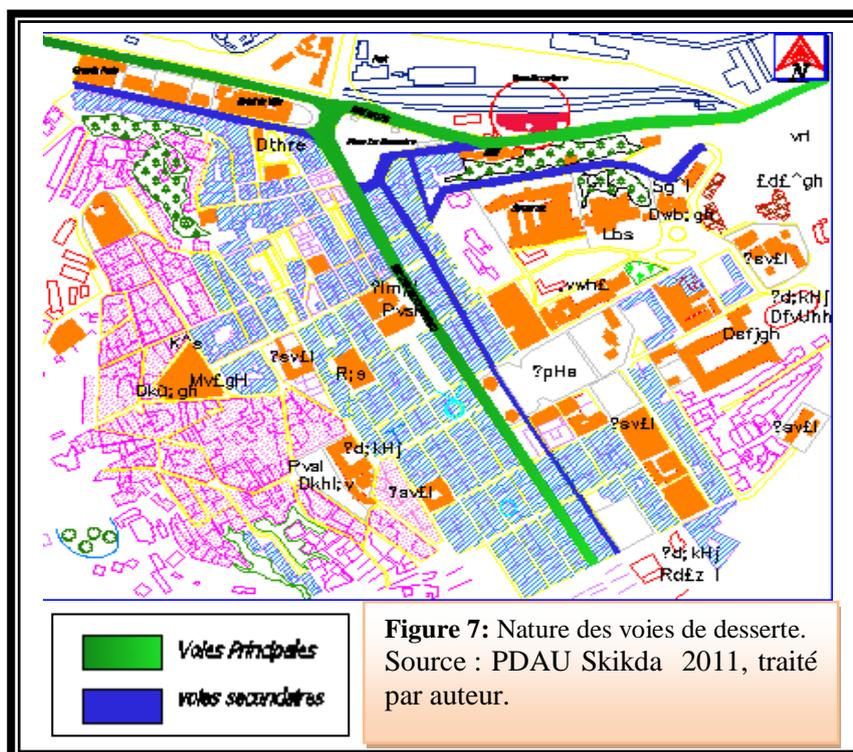
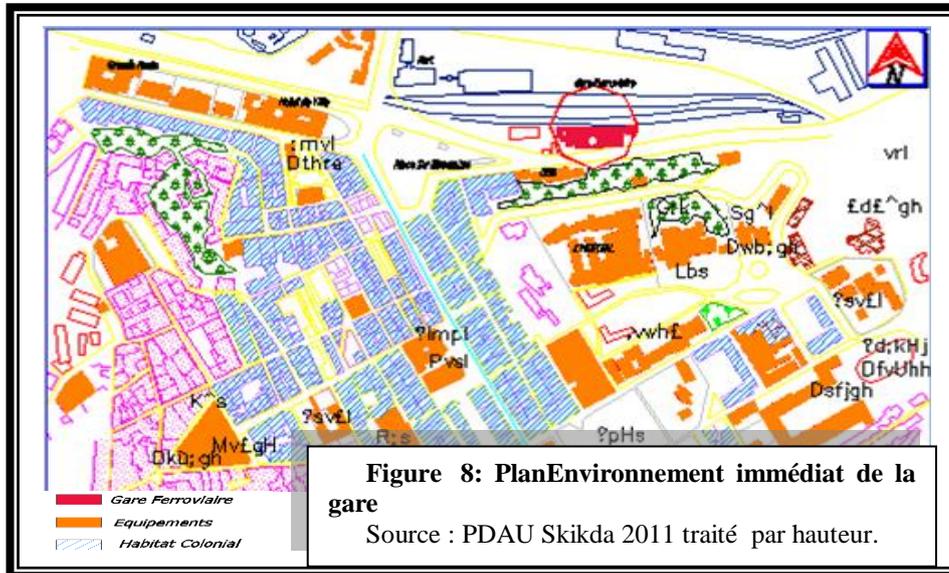


Figure 7: Nature des voies de desserte.
Source : PDAU Skikda 2011, traité par auteur.

II.2.3. Environnement immédiat de la gare

La situation de la gare au sein du centre historique de la ville de Skikda va offrir un environnement très dense qui se varie entre l'habitat, le commerce et différents services de l'état, dont on trouve les immeubles d'habitation, les différents équipements administratifs comme la mairie, la banque, la grande poste, le commissariat, la CNAS ainsi on trouve les hôtels (hôtel Essalem), les commerces, les affaires comme les transiter, les agences et les entreprises.



Aussi, cet environnement présente une richesse architecturale entre les différents styles coloniaux néoclassiques, néo-mauresques et modernes et dont les immeubles présentent une homogénéité quant à leur gabarit et leur traitement extérieur, et ces hauteurs varient entre R+3 pour les édifices néo-mauresque et R+5 ou R+5 pour les immeubles de rapport.

Par conséquent, cet environnement d'une certaine valeur historique, architecturale, urbaine et fonctionnelle va apporter plus de valeur et favoriser sa fonctionnalité comme une gare.

Planche N° 23 : L'environnement Immédiat de la gare



Photo1



Photo2



Photo3



Photo4



Photo5

Photo 1: le boulevard de Skikda avec une série d'immeuble entre l'habitat, le commerce et les services.
Photo 2: La place du 1^{er} Novembre, le lieu le plus fréquenté de Skikda, limite la gare de son côté ouest.
Photo 3: Le port.
Photo 4: La direction des services agricole.
 Source : Photos prises par auteur le 28 Avril 2013 à 11h.
Photo 5: L'hôtel de ville par son célèbre minaret s'intègre par son architecture néo-mauresque avec la gare.
 Source :www.google.dz/images(2013)

II. 3. Dimension architecturale

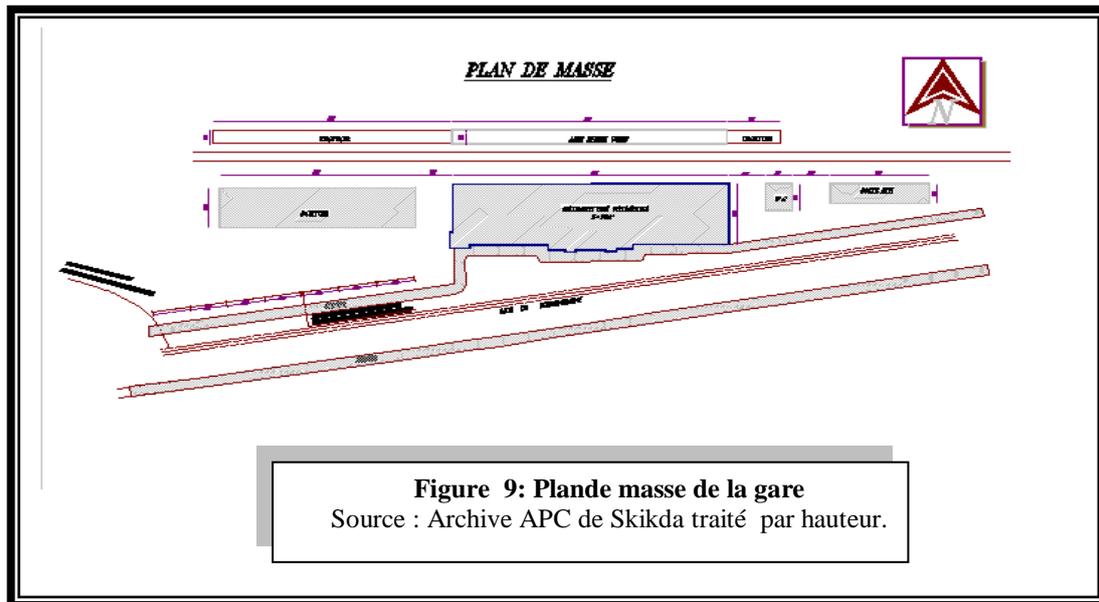
La gare ferroviaire inaugurée, le 28 mars 1937, la gare a été édifée en emplacement de l'ancienne gare couverte de tuiles rouges, elle s'élève sur deux étages dans une architecture évoquant une mosquée, cet œuvre est réalisé par l'entreprise "Salors" et conçue par l'architecte de la ville Charles Montaland dans un style néo-mauresque qui se ressemble à celui de l'hôtel de ville et de la banque centrale et le palais Meriem aza. Elle est dotée comme la majorité des œuvres de cet

architecte d'un minaret à base carrée, ainsi que d'autres détails en référence à l'architecture arabo-musulmane tout en l'imprimant d'un cachet personnel. Elle est considérée l'une des plus belles gares d'Algérie avec celle d'Annaba et d'Oran.

II. 3.1. Forme et superficie

La gare est de forme rectangulaire et d'une superficie de 1425m².

Le bâtiment de la gare est composé de trois volumes principaux selon un plan rectangulaire, un central abrite l'accès et le hall central, et deux ailes symétriques dont la partie ouest est dotée d'un minaret marquant un point de repère de la ville. Ce volume s'élève en quatre niveaux : deux sous-sols, un rez de chaussé et un étage.



II. 3.2. Façades et aspect extérieur

La gare est un édifice néo-mauresque qui matérialise la nouvelle image de la France protectrice, et illustre bien la nouvelle phase politique et économique de la conquête Française.

Le style néo-mauresque est basé sur l'habillage des éléments du décor arabo-musulman sur des édifices européens et une adaptation des éléments de l'architecture arabe à des rôles européens. Dans cette gare, se reflètent toutes ces caractéristiques architecturales et décoratives du style. Elle possède quatre façades dont une principale est exposée à la rue du boulevard, et l'autre postérieure donnant sur les quais et exposée à la mer.

Les deux façades principales et postérieures se développent systématiquement avec une composition organisée selon l'axe de symétrie de la porte d'entrée, qui correspond à un hall central ou est disposé l'escalier principal qui assure l'articulation verticale de l'édifice.

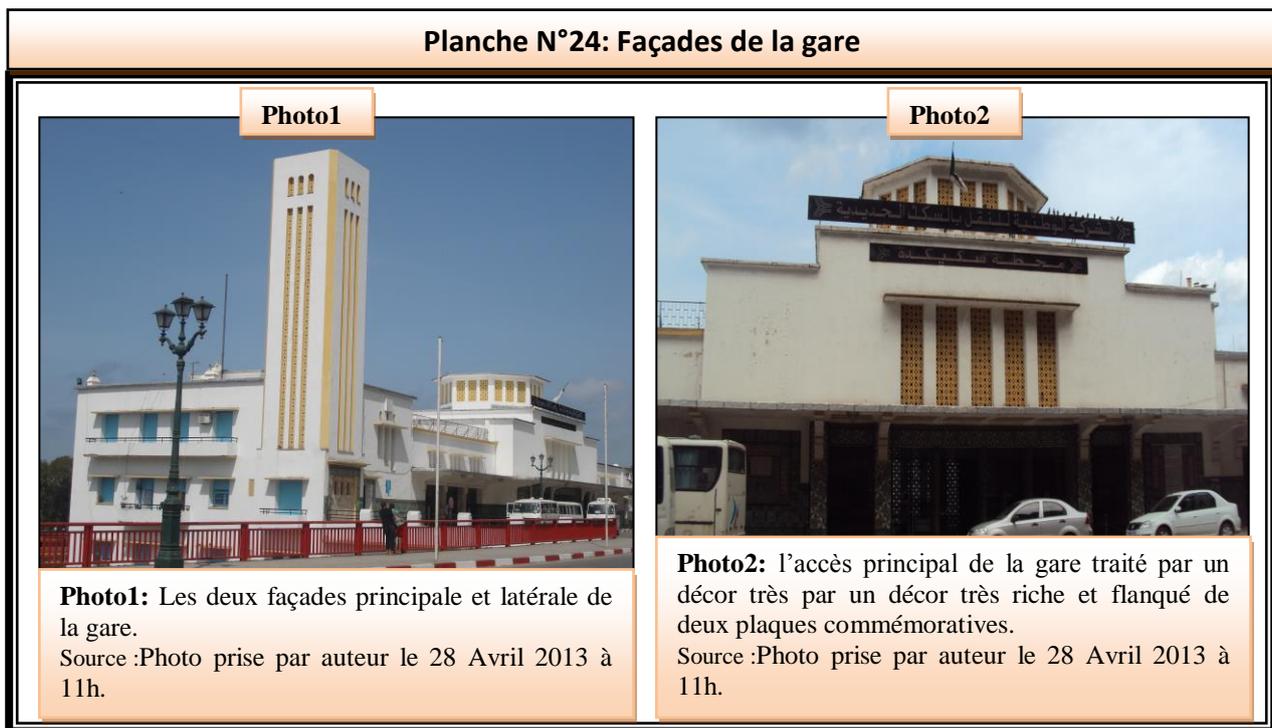
L'encadrement en faïence longe toute la façade principale et constitue son soubassement. De même il encadre les portes d'accès principales, qui sont flanquées de deux compositions en faïence. Celle du côté gauche comporte un panneau contenant des informations sur l'édification et l'inauguration de la gare ferroviaire et flanquée dans sa partie ouest par un minaret et chapotée d'une coupole, ces deux éléments donnent à la gare son cachet néo-mauresque.

Aussi, cette façade est marquée par des longues et étroites ouvertures, ce système a été significativement modifié sous forme de grands portails pour accueillir le grand hall et les salles d'attentes.

Cependant les deux façades latérales sont caractérisées par un système d'ouverture cohérent composé des fenêtres étroites et hautes, qui donnent sur des balcons.

Le rythme, le jeu des ouvertures, ses formes et ces proportions, la composition des percements sur la façade, le traitement de la menuiserie des portails, la symétrie sont les éléments caractéristiques des façades de la gare et qui marquent une architecture européenne classique reflétant un pouvoir caché.

Ces façades européennes sont maquillée par des éléments décoratifs arabo-musulmans notamment la faïence polychrome de la couleur verte et bleu importée de Nabeul, avec des motifs floraux et géométriques varié, et qui contient des écritures calligraphiques qui dédiée "Allah", ces éléments ont attribué un caractère architectural spécifique à la gare.



II. 3.3.L'Organisation spatiale

Comme tous les édifices néo-mauresques, la gare ferroviaire est un bâtiment qui présente un plan simple et facilement lisible, présentant des entités clairement identifiable.

Le plan symétrique se développe linéairement, et se décompose en trois blocs distincts, grâce aux petits décrochements effectués sur le bloc central et leur reflet en élévation, où ils étaient accentués par une hauteur rajoutée, ainsi qu'un tambour octogonal coiffant l'accès principal. Ce compartiment central abrite le hall d'accueil et d'attente en évoquant un patio traditionnel, mais couvert par un dôme qui reflète la nouvelle adaptation européenne du patio arabe. Cet espace central majestueux, bénéficiant d'une double hauteur, constitue le cœur de l'organisation et l'espace le plus impressionnant de la gare.

La dénivelée du terrain, a fait que l'édifice chevauche sur deux niveaux, le premier lui offre sa façade linéaire qui donne sur la rue principale, et le deuxième, inférieur d'une hauteur équivalente à deux étages, donne sur la zone des quais (côté mer).

Par conséquent, l'immeuble de la gare se développe en quatre(4) niveaux, comporte les différents services de la gare avec les logements de fonctions, qui sont organisés de la manière suivante :

-Niveau quai : est composé d'un petit hall central d'attente donnant sur une buvette, de part et d'autres se développent les deux ailes est-ouest, dont le premier abrite des bureaux des différents services de la gare et le deuxième abrite l'administration.

-Niveau entresol : ce niveau est réservé pour loger les dortoirs des cheminots tels que les conducteurs de trains, les chefs de train et aussi les contrôleurs, avec un grand réfectoire qui centre le plan, dans la partie ouest nous trouvons le cabinet médical et l'appartement de sous-chef de gare.

-Niveau RDC : donnant sur l'avenue Maiza (Charles Blanchet), ce niveau est destiné au grand public, il comporte un grand hall central d'accueil où se trouvent le guichet, et deux grandes salles d'attentes, où ils existent deux bureaux et deux espaces libres inutilisables. Les ailes est-ouest de ce niveau sont aménagées comme des appartements des sous-chefs de gares.

-Niveau de l'étage : dans cet étage s'installe l'appartement du chef de gare avec une grande terrasse.

Cependant, ces différents niveaux présentent des transformations par rapport à l'ancien plan colonial.

La façade reproduit fidèlement l'organisation spatiale. Cependant la symétrie a été un tant soit peu interrompue par le minaret flanqué sur l'extrémité gauche, qui brise la monotonie de la façade.

Planche N°25: L'organisation spatiale

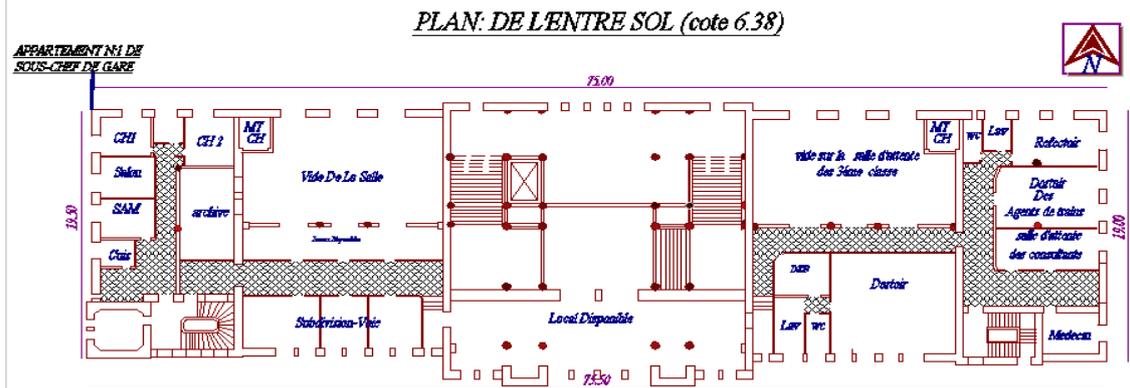


Figure 4: L'ancien plan colonial de l'Entre Sol.
Source : Archive APC de Skikda traité par auteur.

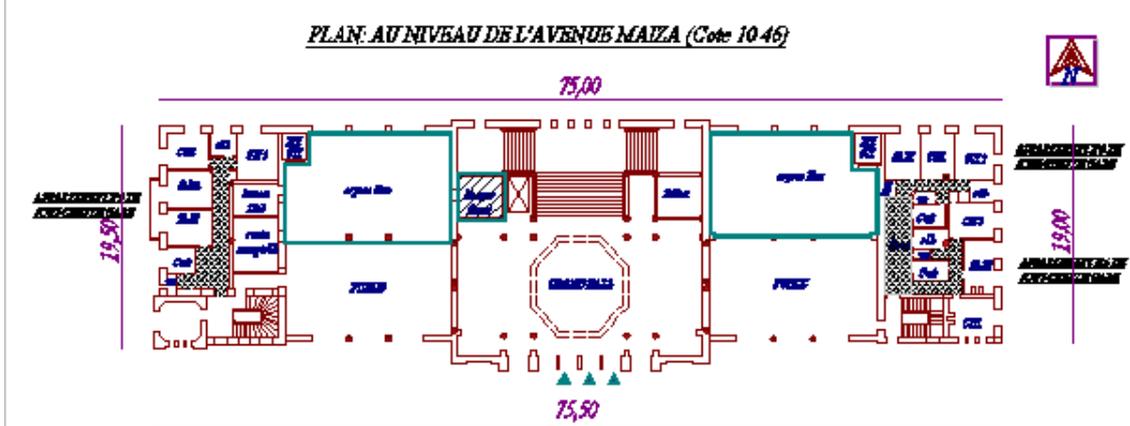


Figure 5: Le plan actuel du RDC (niveau de l'avenue MAIZA).
Source : Archive APC de Skikda traité par un relevé effectué par auteur le 29 Avril 2013.

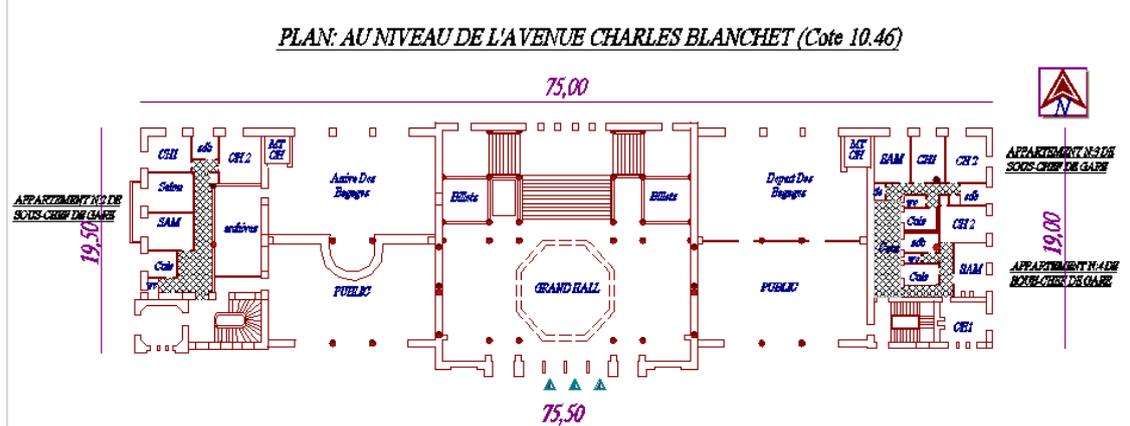
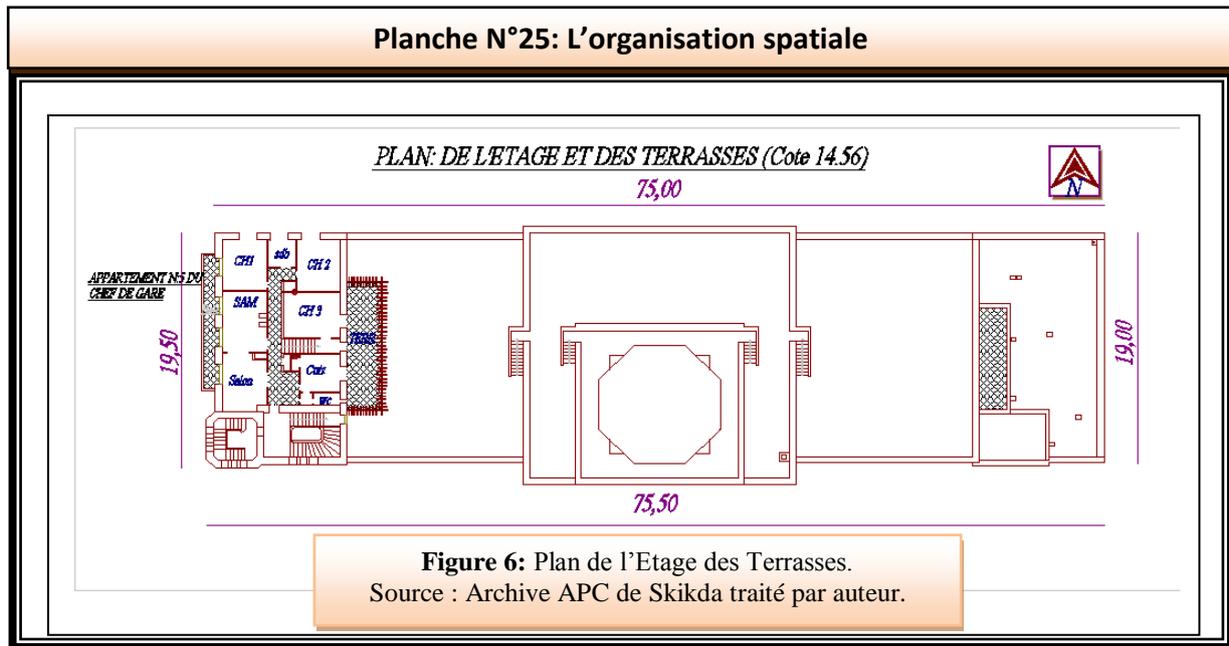


Figure 6: L'ancien plan colonial du RDC (niveau de l'avenue Charles Blanchet).
Source : Archive APC de Skikda traité par auteur.



II.3.4. Les composantes architecturales et techniques constructives

Comme toutes les œuvres du protectorat, la gare se réfère à la culture constructive locale basé sur l'adoption des éléments locaux, mais porteuse d'un certain niveau d'innovation technologique portée sur les nouveaux procédés de la révolution industrielle du 19^{ème} siècle ou s'évolue l'utilisation de l'acier et du béton armé.

A. Le système constructif

Le système structurel de la gare est composé d'ouvrages verticaux porteurs dont le mur constitue l'élément principal du bâtiment, défini selon un système de murs porteurs qui sont réalisés avec un moellon de pierres. Ce matériau dur résiste bien aux efforts de compression et avec son poids important, va donner une grande capacité portante aux murs qui constituent des refends porteurs des planchers et de toute l'enveloppe et qui vont assurer le contreventement et la stabilité de la structure.

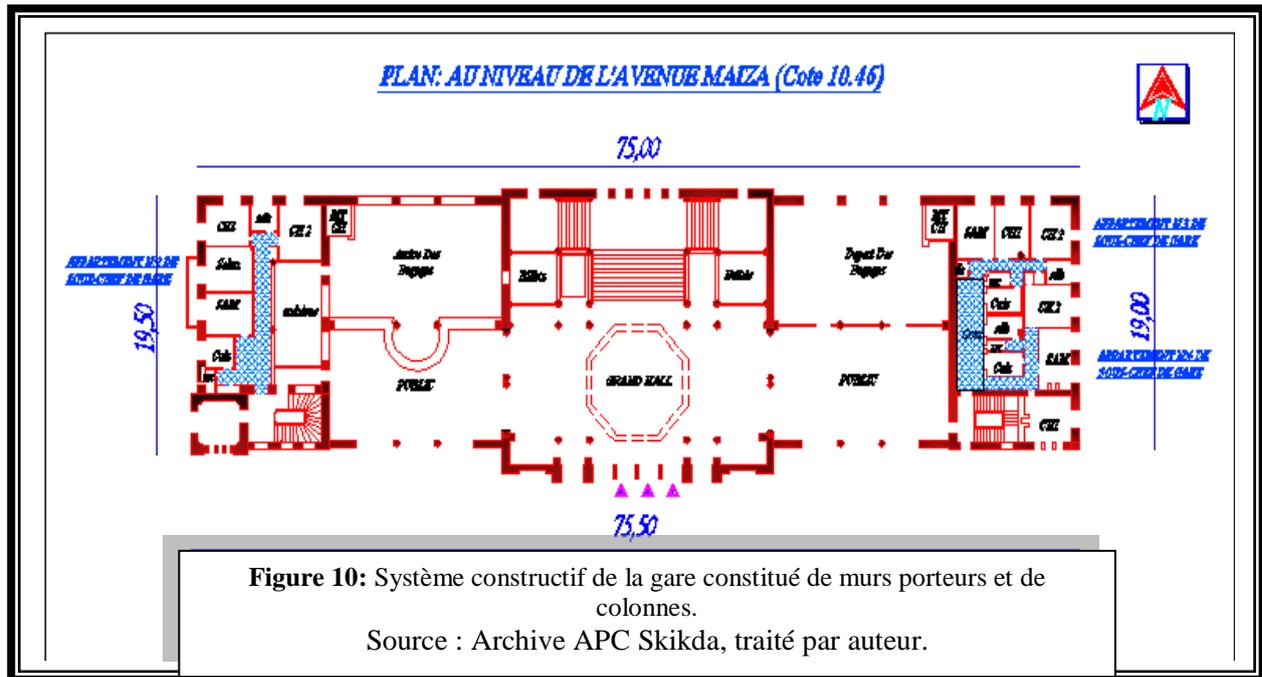
Par conséquent, outre le périmètre du volume construit entièrement constitué de murs porteurs, de l'intérieurs quarts refends vertèbres sont disposé en perpendiculaire à la façade principale et le tout constitue un système porteur cohérent.

Les ouvertures en façades sont donc alignées afin de permettre la descente des charges vers les fondations, et éviter la concentration des sollicitations et limiter les complications techniques dues à la discontinuité des murs.

Ainsi, les planchers et les couvertures sont donc structurellement supportés par ces murs porteurs et le plan est divisé en cinq grands espaces.

En effet cette structure en murs porteurs a une particularité de pouvoir être décomposée en plusieurs éléments dont le fonctionnement mécanique cohérent et indépendant, à la différence d'une structure à ossature dans laquelle des éléments interdépendants les uns des autres. Cette caractéristique importante va permettre d'étudier les différents états de dégradation au niveau des éléments structurels.

Cependant, les colonnes dans la gare constituent des éléments structurels qui renforcent la stabilité de l'édifice et comme éléments architectoniques décoratifs qui reflète une inspiration arabo-musulmane.



Enfin, la gare est implantée dans un site marin qui exige un système de fondation spéciales, toute l'enveloppe de la gare est portée sur des pieux, ce système de fondation très consistant va assurer le bon ancrage de l'édifice dans un sol marécageux (sol baignant dans la mer) qui présente des caractéristiques très médiocres.

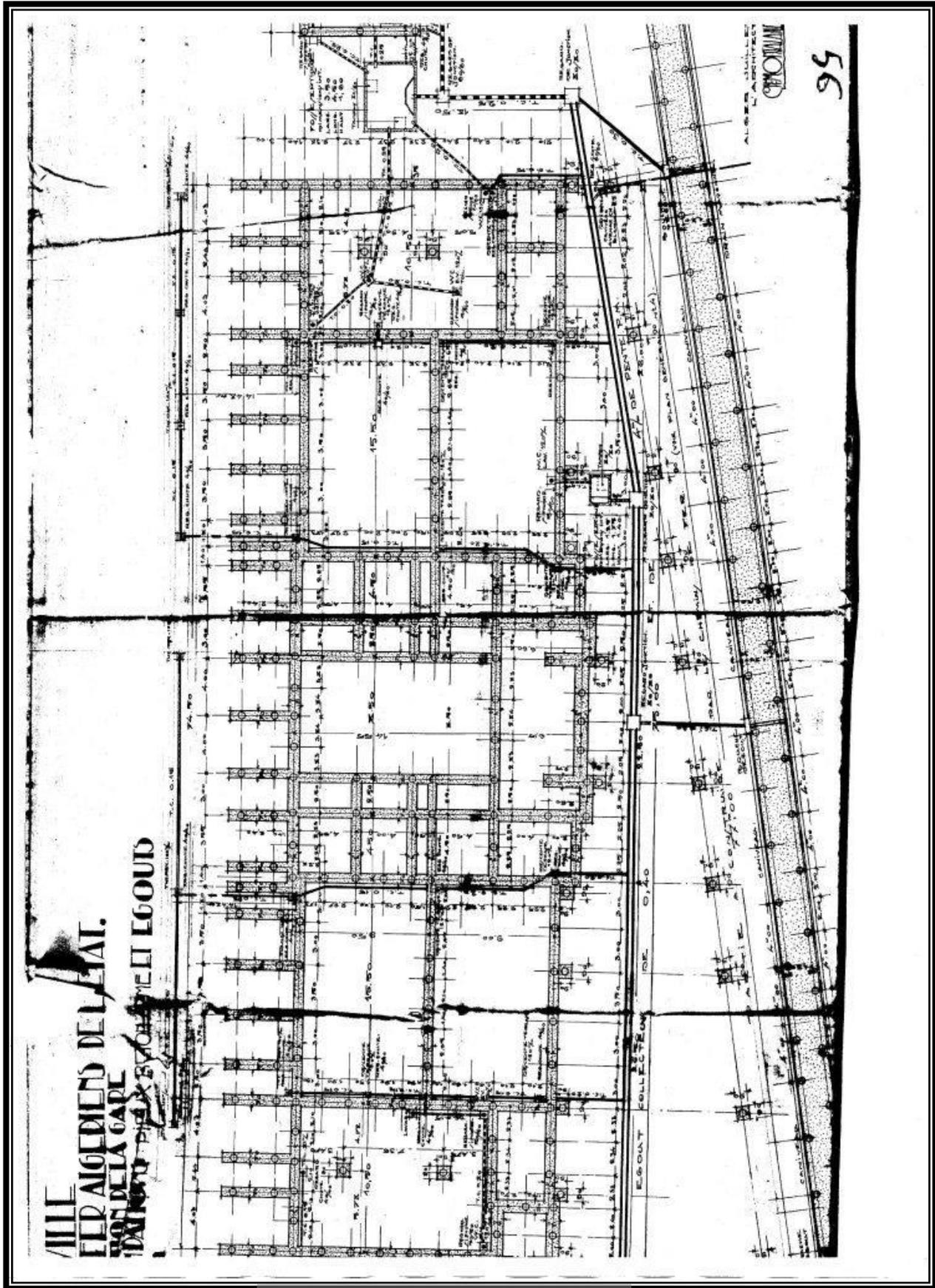


Figure 11: Plan de fondations de la gare.
Source : Archive APC de Skikda.

B. Matériaux

La gare est une construction érigée avec des matériaux lourds et mix entre le traditionnel ancien et le moderne neuf notamment :

-**Pierre de moellons** : utilisée essentiellement dans les murs porteurs.

-**Brique pleine** : de couleur rouge vif on les trouve au niveau des cloisons, des linteaux, des appuis et jambages des ouvertures (portes, fenêtres).

-**Brique creuse** : matériau essentiel pour la construction des cloisons de la gare.

-**Bois** : essentiellement pour les portes et les fenêtres.

-**Fer** : garde-corps des différents escaliers et terrasse, balcon, et des barreaudages des fenêtres.

-**Faïence et marbre** : utilisée pour la décoration des murs et des sols, la faïence était importait de Tunisie (faïence Wled Chemla) et le marbre d'Italie ou de Finlande.

-**Le béton armé** : c'est une intervention moderne, utilisé spécialement pour les escaliers, les planchers et le minaret.

C. Les composantes architecturales

a) Les murs :

Les murs de la gare sont généralement des murs porteurs très épais « gros murs », constitués d'éléments massifs de pierre de moellons d'une épaisseur varie entre cinquante (50cm) et soixante (60cm), appareillé dans un seul parement (mur simple), hourdés au mortier de chaux dosé à 300kg, complété sur deux faces d'un enduit au mortier de chaux pour donner un aspect à la fois lisse et beau. Ces murs présentent une grande capacité portante et possèdent une grande qualité technique thermique et phonique. (Voir annexe n : 3).

Les séparations internes sont obtenues par le biais des cloisons construites en brique creuse de trois(3) et neufs(9) trous d'une épaisseur variant entre 7cm et 25cm, cet appareillage de brique est jointoyé par un mortier de chaux dosé à 300kg. La brique pleine est utilisée pour mener les angles des murs. (Voir annexe n : 3).

Les murs de la gare présentent un soubassement constitué d'une mosaïque de faïences polychromes, d'une couleur vert et bleu avec des motifs floraux et végétaux.

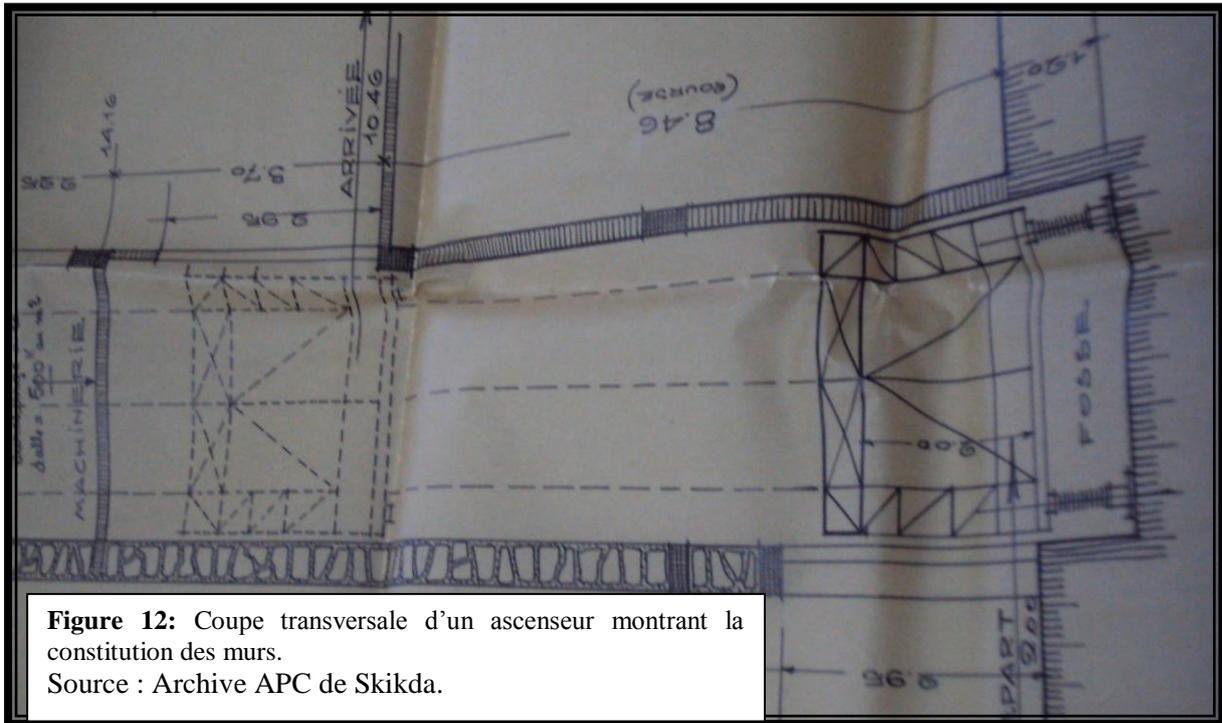


Figure 12: Coupe transversale d'un ascenseur montrant la constitution des murs.
Source : Archive APC de Skikda.

b) Les colonnes

Les colonnes de la gare ne présentent pas une variété typologique, elles sont presque identiques et placées comme éléments à la fois décoratifs et structuraux.

On distingue trois types de colonnes :

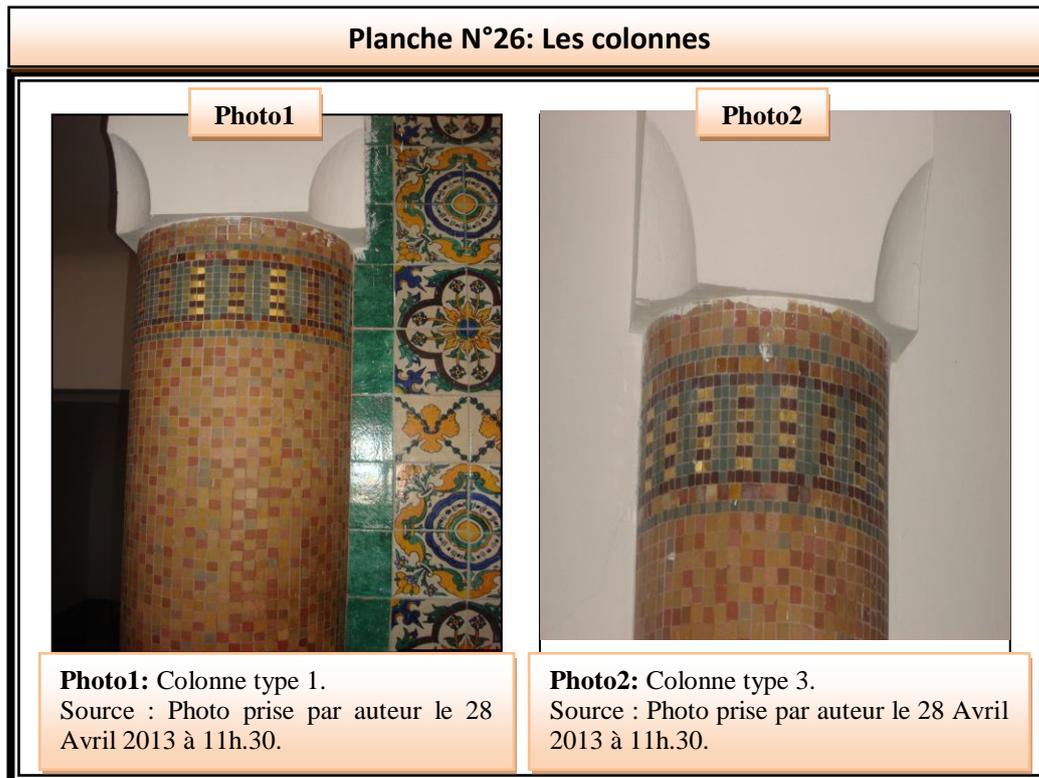
- des colonnes composées de futs cylindriques sans base mais qui se prolongent jusqu'au plafond par des piliers en guise de chapiteaux très élancés, ce type de colonnes se concentrent dans le hall central et les halls d'attentes.

- Les colonnes de l'étage présentent des futs cylindriques mais sans bases et sans chapiteaux.

- on distingue aussi des colonnes adossées aux murs (demi-colonnes), dont la colonne est adossée à un tiers, ce type de colonnes a été inspiré de l'architecture des palais mauresques.

Toutes les colonnes de la gare sont ornées de mosaïque composée de petits carreaux de différents coloris et postures.

Concernant le matériau constituant de ces colonnes, et vue le manque des informations et l'absence d'un expertise détaillé, à cause que l'étude de classement de la gare comme patrimoine culturel est au cours, nous n'avons pas déterminé la typologie des matériaux constitutifs. D'après notre constat visuel, et le devis estimatifs de la gare montre que les colonnes sont montées en béton armé. (Voir annexe n : 3).



c) Le hall

La gare contient trois halls qui se diffèrent dans la taille et la qualité décorative. Un espace central majestueux, bénéficiant d'une double hauteur, le hall central constitue le cœur de l'organisation et l'espace le plus impressionnant de la gare. Il est soigneusement décoré par des bandes vertes en faïence polychrome et animé par des colonnes à futs cylindriques ornées de mosaïques. La partie centrale du hall est coiffée d'un tambour octogonal, ajouré de claustras assurant l'éclairage zénithal. Du milieu de ce tambour se déploie un magnifique lustre en fer forgé en consonance avec la gigantesque horloge qui indique le début des escaliers. Les deux autres halls secondaires sont comme des ailes latérales qui logent les salles d'attentes de la deuxième classe qui présentent une faible qualité décorative ou on ne voit pas la décoration murale.

Planche N°27: Le hall de la gare



Photo1



Photo2

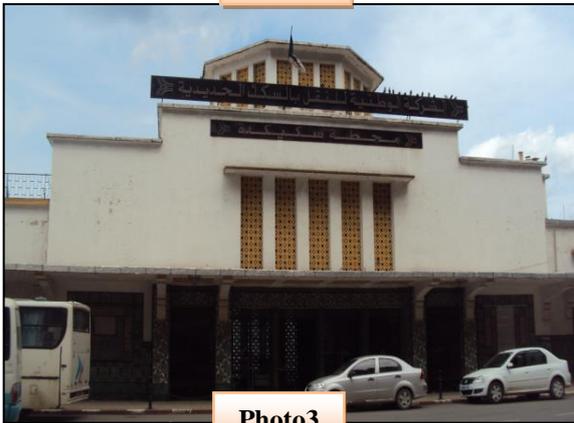


Photo3

Photo1: Le hall central de la gare décoré avec des bandes vertes.

Photo2: Les colonnes en mosaïques qui anime le hall de la gare.

Photo3: Le volume central qui marque le hall, coiffé d'un tambour.

Source : Photos prises par auteur le 28 Avril 2013 à 11h.30.

d) L'escalier

Assurant la liaison verticale, entre les différents étages, les escaliers sont indispensables pour toute construction à étage. Dans cette gare, il existe trois (03) genres d'escaliers. Le premier type se présente sous forme d'escalier public placé au niveau du hall central permettant d'accéder aux quais. Cet immense est composé de trois volets, une central et les deux latérales dirigeant vers les côtés est et ouest de la gare. Il est construit en béton armé dont les marches sont pavées au marbre blanc de la carrière de Filfila et noir en gris de la Carar du Sud de l'Italie (voir annexe n : 3), il est entouré d'un balustre en ferronnerie de fer forgé sculpté et décoré avec des panneaux de faïences. Les deux autres escaliers sont destinés aux personnels, placés dans l'angle est, ouest de la gare symétriquement, assurant la liaison entre les logements des fonctionnaires et les bureaux. L'édifice contient aussi un ascenseur et deux montes charges et le tout constitue un système des nœuds qui assure la bonne articulation dans la gare.

Planche N°29: Le minaret et le dôme

Photo1



Photo1: Le minaret de la gare.
Source : Photo prise par auteur le 28 Avril 2013 à 11h.30.

Photo2



Photo2: Le dôme de la gare.
Source : Photo prise par auteur le 28 Avril 2013 à 11h.30.

g) Les planchers

Sont des planchers creux en béton armé, ce type de plancher d'une épaisseur de 20 cm est composé de profils en fer présentés comme des éléments porteurs, entre eux se placent les hourdis modulaires du type "ALSA" ou similaire d'une dimension de 33cm (voir annexe n : 3), le tout est remplis par une dalle en béton d'une épaisseur de 3cm. La surface du plancher est couverte par un revêtement de céramique riche et varié tandis que sa sous face est traitée en faux plafond composé des roseaux et du plâtre.

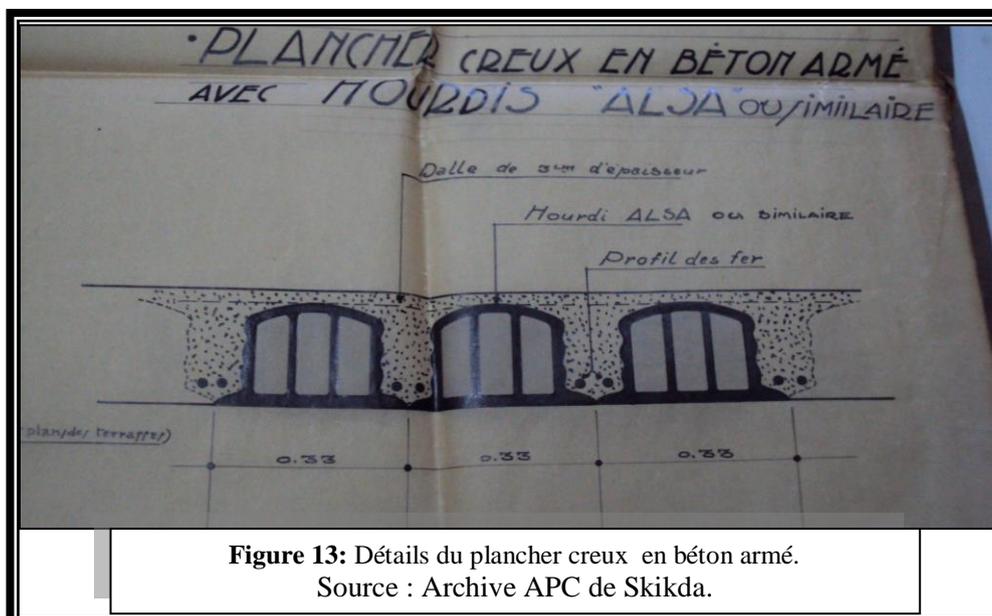


Figure 13: Détails du plancher creux en béton armé.
Source : Archive APC de Skikda.

h) Les couvertures

La gare présente généralement des toitures plates dont on distingue deux types : une terrasse accessible s’ouvrant sur l’appartement du chef de gare, fini par un revêtement en céramique et une autre inaccessible traité avec un système d’étanchéité. (Voir annexe n : 3).

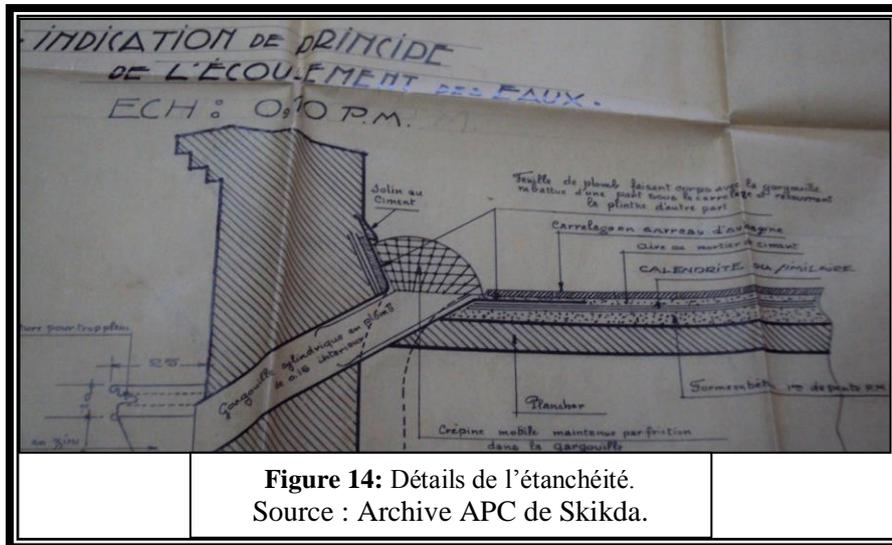
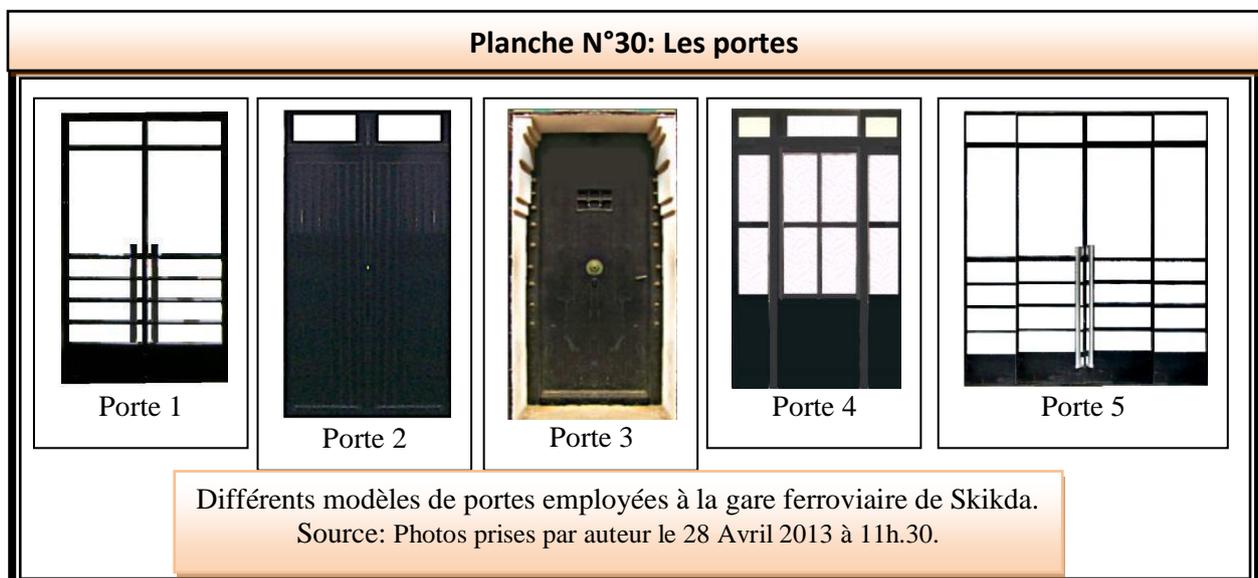


Figure 14: Détails de l’étanchéité.
Source : Archive APC de Skikda.

i) Les ouvertures

- **Les portes**

Les différents modèles de portes prélevés, sont des portes métalliques ajourées en verre qui reflètent une architecture européenne moderne, l’influence musulmane s’apparaît à travers les deux portes en bois flanquées sur les extrémités latérales de la façade, qui sont entourées de clous et possèdent au milieu une forme étoilée de laquelle jailli une boule, le heurtoir a été accroché à cette boule, on rencontre ce type de forme dans les portes des palais et demeures ottomanes.



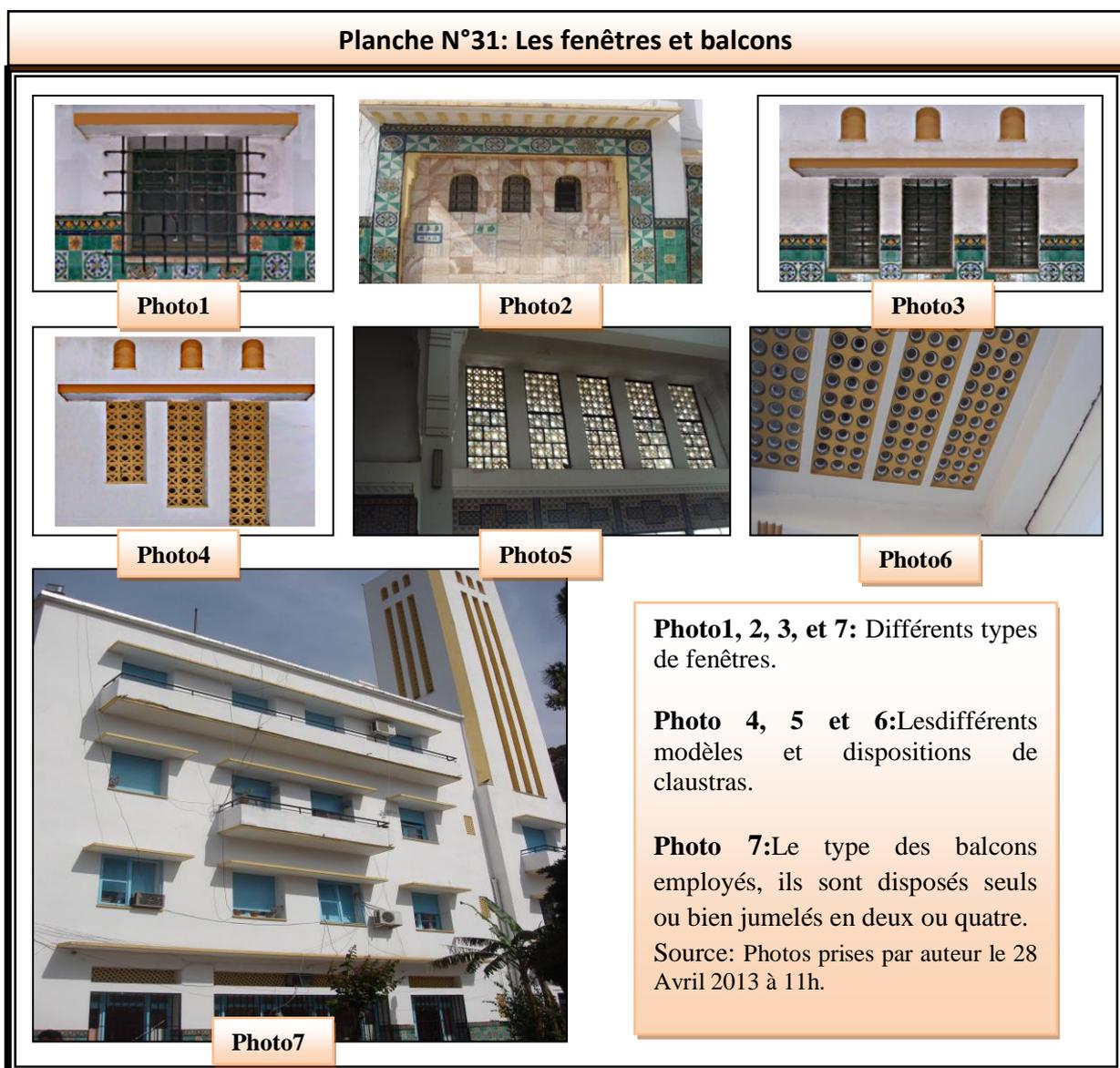
Les fenêtres de la gare présentent une variété typologique, dans les formes et les proportions, elles se diffèrent d'un espace à un autre, elles ont généralement une forme rectangulaire très allongé, ces fenêtres sont implantées au nu extérieur de la façade et possèdent une allège à l'intérieur, ce qui ne protège pas les boiseries des intempéries.

- **Les claustras**

Sont des éléments en ciments moulés employés selon différentes combinaisons, employés spécialement pour la façade principale, pour le minaret et la cage d'escalier, ces éléments font référence aux Moucharabiehs arabo-musulmane.

- **Les balcons**

Généralement de forme rectangulaire avec des fenêtres très allongées avec un caractère opaque traité par des persiennes et jalousies, ils sont disposés seuls ou bien jumelés en deux ou quatre et employés notamment pour les logements de fonctions. Ces balcons reflètent une culture européenne.



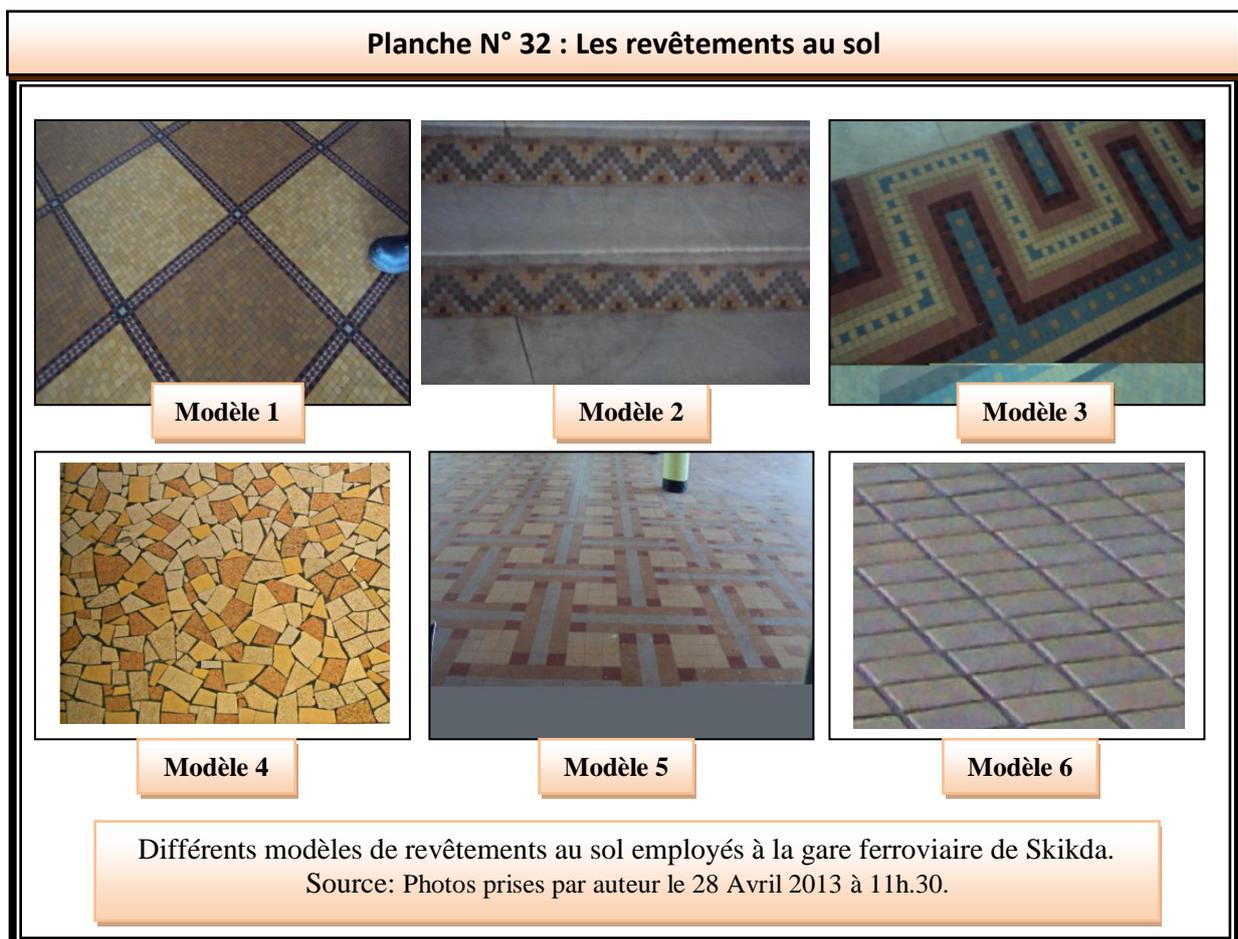
II.3.5. Les composantes décoratives et richesse artisanale

La gare est comme tout l'édifice néo-mauresque est marqué par son décor très riche qui apporte à la gare sa valeur artistique et artisanale.

a) Les revêtements

- Revêtements au sol

Plusieurs types de revêtements au sol sont employés à la gare ferroviaire de Skikda. Ils sont disposés selon l'importance de l'espace qu'ils revêtent. Cependant, les plus marquants sont les assemblages réguliers de mosaïques de différents coloris et postures.



- Revêtements pariétaux

Un autre type de revêtement occupe une place importante dans l'ornementation de la gare ferroviaire de Skikda. Il constitue le principal élément en référence à l'art arabe dans cet édifice de style néo mauresque, ce sont les carreaux de faïences ou zelliges.

Selon les motifs employés, ces carreaux de céramiques polychromes constitués de trois couleurs jaune, vert et bleu originaire de la Tunisie appelée faïence des "Ouled Chemla" appartiennent au registre ottoman, qui est un amas de modèles importés de divers pays par la régence ottomane. Ces carreaux constituent des bandes vertes qui prolongent les soubassements et

les encadrements linéaires à l'extérieur et à l'intérieur de l'édifice, ainsi que des fresques flanquées aux murs, composées soit de panneaux fermés constituant un tableau d'une vase ou d'une mosquée, soit d'une combinaison de différents modèles fermés ou ouverts. Tous ces modèles sont dérivés de thèmes issus de la nature, combinaisons de motifs floraux, végétal et d'autres géométriques.

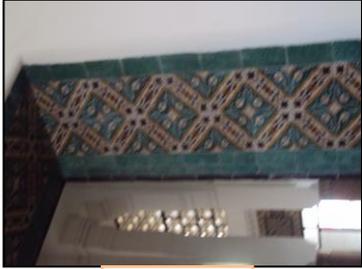
Planche N° 34 : Revêtements pariétaux



Modèle 1



Modèle 2



Modèle 3



Modèle 4



Modèle 5



Modèle 6



Modèle 7



Modèle 8



Modèle 9



Modèle 10



Modèle 11

Différents modèles de faïence ou zellijes employés à la gare ferroviaire de Skikda.
Source: Photos prises par auteur le 28 Avril 2013 à 11h.30.

a) Ferronnerie

Bien que la ferronnerie utilisée à la gare ferroviaire de Skikda ne soit pas d'origine arabo-mauresque, elle est constituée du fer forgé soigneusement faite. Le barreaudage à utilité protectrice et décorative est appliqué à l'extérieur de quelques fenêtres et au niveau des balcons, sous forme d'un quadrillage en adoptant des motifs d'arcs qui se prolongent par des courbures à l'intérieur.

Les balustrades utilisées au niveau de l'escalier principal remontent à "la ferronnerie d'art de Luis 16" façonnées avec un soin particulier en employant des divers motifs combinés dans différentes postures.

Le magnifique lustre qui anime le hall d'accueil, ainsi que la gigantesque horloge qui est probablement de style art déco/art nouveau, confèrent au hall une atmosphère très agréable et authentique.

Planche N° 35 : La ferronnerie



Photo 1 et 2: Les différents modèles de ferronnerie utilisés dans les balustrades.

Source: Photos prises par auteur le 28 Avril 2013 à 11h.30.



Photo 3: Le grand lustre en fer-forgé qui anime le hall d'accueil.

Source: Photo prise par auteur le 28 Avril 2013 à 11h.30.



Photo 4: Imposante horloge en fer-forgé.

Source: Photo prise par auteur le 28 Avril 2013 à 11h.30.



Photo 5: Lanterne.

Source: Photo prise par auteur le 28 Avril 2013 à 11h.30.

III.LA GARE ELEMENT FONCTIONNEL

La gare ferroviaire de Skikda constitue un des équipements moteurs de la ville, sa création est intimement liée à la création du réseau ferré entre Skikda et Constantine dans un souci économique et militaire. Jusqu'aujourd'hui la gare a joué un rôle primordial dans l'économie de la ville à travers les diverses fonctions ferroviaires qu'elle offre.

III.1.Les services de la gare

La gare de Skikda se structure en trois services principaux :

III.1.1 Exploitation

C'est le service clientèle chargé de la gestion du transport de voyageurs et marchandises, et l'organisation des circulations des trains sur le plan sécurité et rotation "efficacité opérationnelle" qui englobe la sécurité, la régularité des trains et la ponctualité. Ce service s'installe au niveau de l'administration de la gare qui se compose des bureaux de sous-chefs de gare, bureau de comptabilité, un secrétariat et un bureau du chef de gare.

III.1.2.Infrastructure (URIF)

C'est le service voie qui s'occupe de l'entretien et la maintenance des installations ferroviaires : les voies, et ses appareils, l'électrification et la signalisation des voies, les réfections des bâtiments voyageurs, des tunnels et des ouvrages d'art. Ce service s'installe dans les deux niveaux inférieurs de la gare sous forme de bureaux, ateliers et magasins.

III.1.3.Matériel (traction)

Ce service est chargé de l'entretien et la maintenance du matériel roulant marchandise et voyageurs y compris : autorails et trains. Ce service ne trouve pas place à l'intérieur du bâtiment voyageurs, il s'organise dans l'ancien bâtiment bouilloteriez et visiteurs.

Chaque service de la gare est géré selon un système centralisé composé d'un directeur régional de Constantine, un sous-directeur, un chef d'unité et un chef district.

III.2. Les activités

La gare de Skikda est une gare de transit desservant de différentes activités voyageurs et marchandises.

III.2.1.L'activité Voyageurs

La gare offre un transport de voyageurs couvrant principalement la région de Constantine.

- **02**Autorail à traction électrique pour la Région Ferroviaire de Constantine sur les relations:

Skikda/Constantine avec un tarif de 270DA.

Bordj Bou Arréridj/Skikda : un train de jour à 6 h du matin avec un tarif de 750DA, et un train de nuit à 22 h avec un tarif de 1000 DA.

Skikda /Sétif

-Trains Diesel de bon lieu :

Skikda/Azzaba

-Service Grande Ligne

2 trains sur la relation Alger/Annaba et retour : mais ce train démarre de la gare de triage de Ramadan Djamel à 22 h qui pose un grand problème de la coordination avec la gare de Skikda.

2trains sur la relation Alger/Constantine et retour.

Ces trains Offrent des compartiments couchettes de 1° et 2° classe, des voitures places assises et des voitures restaurant).

Aujourd'hui, seulement l'autorail de Bordj Bou Arréridj / Skikda qui fonctionne, les autres sont arrêtés.

ANNEE 2013	NOMBRE	RECETTES DA
JANVIER	71	32 215,00
FEVRIER	33	53 480,00
MARS	56	55 635,00
AVRIL	43	33 750,00
MAI	35	32 450,00
JUIN	39	32 135,00
JEUILLET	10	7 025,00
AOUT	30	35 025,00
SEPTEMBRE	27	21 025,00
OCTOBRE	0	0,00
TOTAUX	344,00	302 740,00

Tableau 1: Transport de voyageurs durant l'année 2013.

(Source: centre comptable de la SNTF de Skikda).

III.2.1.L'activité marchandise

La gare est insérée dans un endroit stratégique ou elle est bordée par le port et la zone industrielle, situation qui a fait une gare deuxième classe par rapport à son trafic marchandise, qui constitue un grand part de son rendement économique vu la diversité des produits transportés.

- **Produits transportés¹**

Les principales marchandises transportées :

Produits minéraliers

(Minerai de fer, phosphate, Pouzzolane).

Produits Energétiques

(Carburant, Lubrifiant, Produits Spéciaux).

Produits Céréaliers

(Blé, Orge, Semoule, Farine).

Marchandises Conteneurisées

Produits Divers (Engrais, Ciment, Produits Sidérurgiques, Rail, Ballast, Sable...).

1 :<http://www.sntf.dz>

Aujourd'hui, le transport de marchandise se limite que sur les céréales et les carburants, les produits divers des fois les produits minéraliers.

ANNEE 2013	NOMBRE	TONNAGE (T)	C/D'AFFAIRE DA
JANVIER	680	32 601	12 045 634,00
FEVRIER	504	24 129	8 808 192,00
MARS	473	22 658	7 909 788,00
AVRIL	515	24 771	9 390 835,00
MAI	542	26 192	10 784 479,00
JUIN	597	28 876	11 551 311,00
JEUILLET	482	23 879	8 305 393,00
AOUT	510	23 573	9 436 687,00
SEPTEMBRE	477	23 231	7 926 510,00
OCTOBRE	456	22 348	8 168 060,00
TOTAUX	5 236,00	252 258	94 326 889,00

Tableau 2: Transport de céréales durant l'année 2013.

(Source: centre comptable de la SNTF de Skikda).

ANNEE 2013	NOMBRE	TONNAGE (T)	C/D'AFFAIRE
JANVIER	807	36 867	13 650 371,00
FEVRIER	841	38 868	14 918 050,00
MARS	1164	52 499	20 777 220,00
AVRIL	1039	45 476	19 749 960,00
MAI	1054	46 418	21 548 165,00
JUIN	1281	59 187	25 310 809,00
JEUILLET	941	43 054	20 054 631,00
AOUT	823	38 161	14 116 759,00
SEPTEMBRE	735	32 529	11 593 006,00
OCTOBRE	973	44 326	15 655 742,00
TOTAUX	9658	437 385	177 374 713,00

Tableau 3:Transport de carburants durant l'année 2013.

(Source: centre comptable de la SNTF de Skikda).

III.3. Les filiales de la gare

Les filiales de la SNTF sont des petites sociétés chargé des différentes services et activités ferroviaires, fondées depuis les années 1990, “elles sont généralement au nombre de dix(10) dont huit(8) sont 100% SNTF et deux(2) sont à capitaux commun 50% -50%”¹.

III.3.1.Filiales 100% SNTF

1) ESTEL : “Engineering –Signalisation et télécommunication” : chargée de projets

de signalisation et de télécommunication, l’Energie et les techniques de pose et de raccordement de câbles, en assurant la sécurité des voyageurs grâce à la mise en œuvre des techniques de signalisation, associées à la télécommunication, son siège se trouve à Rouiba².

1 : Revue des Chemins de Fer Algérien N°00, Octobre 2002, P :07

2 : « Algérie Rail »Revue mensuelle de la SNTF N°06, Mai 2006, P : 22

2) RAILELECTR :

Filiale dont sa mission est spécialisée dans le domaine électrique, elle s'engage à l'entretien et la maintenance des installations de traction électrique, lignes caténares, sous stations, métro et tramways, son siège se trouve à Souk-Ahras¹.

3) INFRARAIL :

Filiale chargée pour les travaux d'infrastructures ferroviaires, son siège social se trouve à Rouiba avec une base industrielle comprenant deux centres de rénovation et maintenance des Engins et unité de productions de traverses en Béton Armé(TBA). Elle est structurée en trois divisions : division ferroviaire, division Production Travaux Publics et division Moyens et Maintenance².

4) RAIL EXPRESS :

Cette filiale a été constituée en Entreprise Public Economique, dont le siège social est situé à Blida, elle est spécialisée dans le développement d'activités spécifiques et complémentaires concernant le domaine du Colis express, Colis messagerie, transport massif et spécialisé dans le ciment, les engrais et carbonate de calcium³.

5) RAIL TRANSIT :

Cette filiale est chargée du transit et entreposage sous douane⁴.

6) STIM : “Société de Transport Intermodal” :

Son siège se trouve à l'ancienne Gare de Dar El Beida, sa mission principale consiste à offrir un service de transport de marchandises par un mode bi-combiné Rail(train)/Route(camion) comme :la castine, graviers, laitiers rocheux, ferrailles, le sable, minerai de fer, le pouzzolanes...etc⁵.

7) RESTAURAIL:

Son siège se trouve à Hussein Dey à Alger, elle assure la gestion et l'exploitation des trains couchettes, des wagons-bars, des hôtels-restaurants, de kiosques ainsi que la gestion et l'exploitation de parkings⁶.

8) SETIRAIL:“Société d'Etude Technique de l'Ingénierie du Rail” :

Son siège se trouve à Rouiba près de l'Institut Supérieur de Formation Ferroviaire, ses domaines d'activités sont très vastes et englobent⁷ :

1 :« Algérie Rail »Revue mensuelle de la SNTF N°05, Avril 2006,P : 22
2 :« Algérie Rail »Revue mensuelle de la SNTF N°18, Juillet 2007,P : 20
3 : « Algérie Rail »Revue mensuelle de la SNTF N°09, Aout 2006,P : 22
4 : Revue des Chemins de Fer Algérien N°00,Octobre 2002,P :07
5 :« Algérie Rail »Revue mensuelle de la SNTF N°16, Avril 2007,P : 16
6 :« Algérie Rail »,Revue mensuelle de la SNTF N°19, Aout 2007,P : 12
7 : Idem,P : 20

- **Les études infrastructures de transport :**

Rail, route, canalisation, ouvrages d'art, ouvrages d'assainissement, bâtiment et annexes.

- **Contrôle et suivi de réalisation :**

Travaux de génie civil, travaux publics, bâtiments, voies ferrés et travaux d'électrification.

- **Entreprise et conseil :**

Voies ferrés, ouvrage d'art, bâtiments et matériel fixe.

III.3.2.Filiales communes

1) STPE :“Société de Transport de Produits Energétiques” :

Une filiale commune à la SNTF et “NAFTAL”, elle offre un large service de transport des différents produits : Essences, produits spéciaux, kérogènes, carburants, burbifiants...). La STPE exploite un parc moyen de 800 wagons-citernes, transporte une moyenne de 6500 tonnes de Carburants à partir de cinq points de chargement répartie sur le territoire national et dont Skikda constitue le point Est¹.

2) STG :“Société de Transport de grains” :

Une filiale commune 50% à la SNTF et 50% l' "OAIC"², sa mission est le transport de toutes les céréales en vrac et en sacs par chemin de fer et en mode combiné Rail/Route en collaboration avec la filiale Agro-route de l'OAIC, et sur l'ensemble du territoire national avec des meilleurs conditions techniques et commerciales (pesage, transbordement de produits...etc.)³.

Seulement les filiales : de RAILEXPRESS, STG qui sont installées dans la gare, les autres filiales ne trouvent pas places à cause d'un manque d'espace à l'intérieur de la gare.

IV. ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC

Le diagnostic est l'ensemble des réflexions et des analyses devront être mises en œuvre afin d'établir et d'identifier les différents types des altérations relevées sur l'objet, ainsi les principales causes de dégradation et le risque qu'il encourt dans le futur, par l'action du temps et l'homme. Cette inspection technique s'inscrit dans l'objectif de définir les interventions adéquates pour remédier le cadre bâti.

L'état actuel de la gare ferroviaire est moyennement dégradé, et liée aux principales pathologies apparaissant dans sa structure. Ces pathologies ont des causes et conséquences variables. Elles sont décrites dans la suite.

I.1. Relevé pathologique :

Les principaux dommages et dégradations relevés lors des visites d'inspection se présentent comme suit :

1 : « Algérie Rail »,Revue mensuelle de la SNTF N°20, Septembre 2007,P : 12

2 :Etablissementpublic à caractère industriel et commercial fondé en 1962, il assure le contrôle du 80% du marché national du blé.

3 : « Rail Transport »,Revue des Chemins de Fer Algérien N°01, Mars 2003,P : 34

a) Murs et plafonds :

- Vieillessement des joints de mortier des murs.
- Dislocation des murs suite à une perte de cohésion.
- Corrosion avancée des éléments métalliques entraînant des dégradations importantes des éléments en béton armé.
- Apparition de fissures par endroits du mortier de crépissage.
- Ecaillage et décollement de la peinture.
- Enduit et peinture défectueux par l'effet de l'humidité et infiltration des eaux pluviales à travers les terrasses, murs en maçonnerie.
- Remontées capillaires sur les murs causés par la stagnation des eaux pluviales près des murs.
- Effondrement d'une partie des faux plafonds de plâtre.
- Traces des infiltrations des eaux au niveau des murs et plafonds.
- Traces d'humidité et de moisissure aux endroits des murs.
- Présence des salissures des pigeons.
- Sanitaire complètement défectueux.
- Dégradation de l'étanchéité, défiances des chéneaux et les gargouilles sont interrompues.

Planche N°37: Identification des désordres au niveau des murs et plafonds



Photo1: vieillissement et décollement du mortier.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo2: Dislocation des murs suite à une perte de cohésion.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo3: Effondrement d'une partie du faux plafond.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo4: Décollement de la peinture.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.

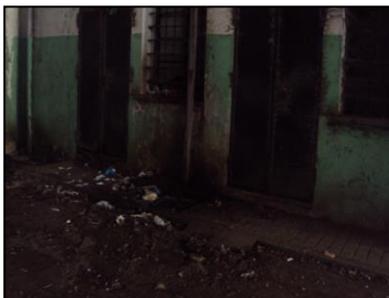


Photo5: Remonté capillaire, traces d'humidité et moisissure.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo6 : Défaillance des chéneaux.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo7 : Traces des infiltrations des eaux au niveau du plafond.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo8: Enduit et peinture défectueux par l'effet de l'humidité et infiltration des eaux.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo9:Présence des salissures des pigeons.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.

b) Façades :

- Faïençage présente sur les murs des façades.
- Ecaillage de la peinture et présence de taches humide et moisissure.
- Décollement d’enduit sur certains endroits de la façade.
- Dégradation des ports à faux et des balcons, et présence des herbes.
- Eclatement de l’enrobage du béton et corrosion des armatures au niveau des balcons, des auvents et du minaret.
- Détérioration de la menuiserie des portes et des fenêtres.
- détérioration du vitrage des portes et des fenêtres.
- Dégradation des claustras.

Planche N°38: Identification des désordres au niveau des facades



Photo1: Faïençage et décollement de la peinture.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo2: Ecaillage de la peinture et présence de taches humide et moisissure.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.

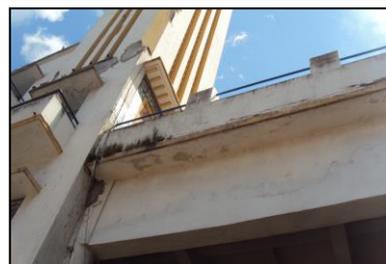


Photo3: Décollement des enduits et présence des herbes.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo4: Eclatement du béton et corrosion des armatures du minaret.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo5: Eclatement du béton et corrosion des armatures des auvents.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo6: Dégradation des portes à faux et des balcons.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo7: Eclatement du béton et corrosion des armatures des balcons.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo8: Dégradation des claustras.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo9: Détérioration du vitrage des portes.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.

c) revêtements :

- décollement des grandes parties de la mosaïque des colonnes.
- Décollement et dégradation de la faïence.
- Reprise aléatoire du revêtement en mosaïque et en faïences par des autres motifs hétérogènes.
- Affaissement et dégradation du revêtement de carrelage.

Planche N°39: Identification des désordres au niveau des revêtements



Photo1: décollement des grandes parties de la mosaïque des colonnes.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo2: décollement de la faïence.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo3: Dégradation de la faïence.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo4 et 5: Reprise aléatoire du revêtement en mosaïque par des autres motifs hétérogènes.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo6: Réparation agressive de la mosaïque.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo7: Reprise aléatoire de la faïence par des motifs hétérogènes.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo8: Reprise aléatoire du carrelage par des motifs neufs.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo9: Affaissement et dégradation du revêtement de carrelage.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.

- Appareils d'électricités détériorée et câble sortie de leur gaine avec un problème d'une masse électrique.
- Ascenseurs et montes charges en panes et dégradés.
- Vétuste d'ameublement.
- Déterioration du système de chauffage.
- Dégradation et pane des équipements de control et de sécurité des trains.
- Equipements d'éclairage et de signalisation des voies détériorés et non fonctionnel.
- Déterioration des réseaux de drainage et d'assainissements : chéneaux obturés, des avaloirs et buses bouchés, des regards totalement dégradés. Cette situation provoque l'inondation de la gare et les voies surtout dans la période hivernale.

Planche N°40: Dégradations d'équipement et installations techniques

<p>Photo1:Appareils d'électricité détériorés. Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.</p>	<p>Photo2:Monte charge en pane. Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.</p>	<p>Photo3:Ascenseur totalement dégradé. Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.</p>
<p>Photo4 et 5:Dégradation et panne des équipements de control et de sécurité des trains. Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.</p>	<p>Photo6:Dégradation du système de signalisation et d'éclairage des voies. Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.</p>	
<p>Photo7 et 8:Vétuste d'ameublement. Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.</p>		<p>Photo9:Dégradation du réseau d'assainissement. Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.</p>

e) Infrastructure et matériel

- Dégradation des voies par vieillissement et manque d’entretien et de maintenance.
- L’inondation des voies dans la période hivernale causé par l’absence d’un bon drainage, et ça qui va engendrer le mal fonctionnement des voies et la panne des trains.
- Vétuste du matériel roulant.

- Dégradation du tunnel ferroviaire :

Le tunnel de la gare est un ouvrage d’art qui joue un rôle primordial dans sa fonctionnalité, mais aujourd’hui, ce tunnel est exposé devant un grand risque d’effondrement et devenue presque non fonctionnel. Nous pouvons distinguer différentes anomalies dans ce tunnel :

- Corrosion avancée des éléments métalliques qui provoque un éclatement du béton au niveau des poutres.
- Traces des infiltrations des eaux pluviales et apparition de la mousse dans les parois. Ces infiltrations des eaux pluviales vont présenter un danger pour les équipements d’éclairages et de signalisation installé dans le tunnel.
- Traces d’humidité et des remontées capillaires sur les parois causées par la stagnation des eaux pluviales près des parois du tunnel et l’absence d’un drainage.
- Tunnel inondé dans la période hivernale à cause de stagnation des eaux pluviales et la détérioration des caniveaux de drainage.
- Dégradation des appareils électriques et l’absence totale de l’éclairage dans le tunnel.

Planche N°41: Dégradations d’infrastructure et du matériel roulant



Photo1: Vieillesse et dégradation des voies.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo2: Vétuste du matériel roulant.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo3: Voie inondée causée par l’absence du drainage.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo4: Infiltrations des eaux et apparition de la mousse.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo5: Corrosion du ferrailage et éclatement du béton.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.



Photo6 : Appareils électriques dégradé et absence d’éclairage.
Source : Photo prise par auteur le 29 Avril 2013 à 10h.30.

I.2. Les cause des désordres :

Les résultats de différentes consultations nous ont permis de dégager les causes des dégradations résumées ci-après.

On constate que les pathologies de ce bâtiment sont liées au bâtiment lui-même par le fait de la vétusté et l'exposition directe à la mer. Les désordres consécutifs liés au vieillissement de l'ouvrage se manifestent par le vieillissement propre des matériaux (pierre, brique, métal, béton...) ou de la structure (évolution des charges d'exploitation, effets du vent, effets du séisme...).

L'humidité est l'une des principales causes de pathologie qui affecte le bâtiment ; elle est le signe de la mauvaise santé et elle peut menacer la bonne conservation des structures et les matériaux du bâti.

Les infiltrations d'eau de pluie :

Les infiltrations des eaux ont deux causes principales :

1. L'absence d'entretien et de maintenance, conduisant à la dégradation des descentes d'eaux pluviales, des avaloirs et l'obstruction des gargouilles et des siphons..., la défektivité de l'étanchéité des terrasses et les murs des bâtiments qui sont presque pas étanches.
2. Les matériaux poreux ainsi que les fissures laissent pénétrer l'eau de pluie.

- **Les fissures :**

Sont causées par des différents mouvements de la structure, et spécialement la structure en maçonnerie présente les caractéristiques suivantes :

- **Les points de jointure entre les différents matériaux :**

Les ossatures en maçonnerie sont particulièrement sensibles aux infiltrations d'eau. Les points de construction particuliers de structure (poteau, linteaux, appuis) sont fréquemment sources de fissures.

- **Les joints de mortier :**

Les joints de maçonnerie en pierre se dégradent avec le temps, elle perte de rigidité et elle va créer des fissures.

- **Le vieillissement des enduits :**

Les enduits se détériorent au fil des ans, des fissures causées par des phénomènes de retrait et de faïençage apparaissent.

V.L'ENQUETE SOCIO-SPATIALE

Cette approche se résume en l'emploi d'un outil méthodologique, le questionnaire, ce dernier est adopté dans l'objectif de cerner l'avis des usagers de la gare envers ce patrimoine architectural et son fonctionnement dans la ville, ainsi leur perceptions par rapport à la démarche adéquate de revalorisation de cette gare tant que patrimoine architectural et élément fonctionnel dans la ville.

Puis une discussion des résultats du questionnaire est effectuée pour faire ressortir l'avis de l'observateur de ce patrimoine, son état actuel, et la démarche de sa revalorisation tant que patrimoine architectural et équipement fonctionnel de la ville. Il s'agit spécialement de connaître la

valeur de la gare chez les citoyens et les insuffisances de sa fonctionnalité, ainsi de retirer les différentes perceptions envers la revalorisation de ce patrimoine. Enfin cette approche va nous aider à confirmer ou infirmer nos hypothèses.

I.1. Le questionnaire

« Le questionnaire étant une listes de questions méthodiquement posées en vue d'une enquête »¹. Il est effectué pour faire ressortir l'avis des citoyens de la ville de ce patrimoine et la démarche de sa revalorisation.

I.2. L'organisation du questionnaire

Le formulaire du questionnaire se compose de 34 questions réparties en rubriques, dont chacune contient des questions précises selon les hypothèses fixées au départ et l'objectif mené à atteindre. Ces rubriques sont organisées comme suit :

1) Données socio démographiques

Cette rubrique contient des renseignements sur les usagers (sexe, l'âge, niveau scolaire, profession, résidence), ces informations vont nous faciliter le déroulement de l'enquête et le traitement des résultats.

2) Revalorisation de la gare tant que patrimoine architectural

Les questions posées dans cette rubrique vont nous permettre de connaître la valeur de la gare chez les enquêteurs, son état actuel et leurs perceptions concernant la revalorisation architecturale de ce patrimoine.

3) Revalorisation de la gare tant qu'élément fonctionnel de la ville

Des questions posées afin de connaître l'état de fonctionnement de la gare, les insuffisances relevées dans sa fonctionnalité et leurs perceptions et propositions concernant la revalorisation fonctionnelle de ce patrimoine.

Les questions posées varient entre les questions fermées dichotomiques (qui se manifestent par oui ou non) et des autres ouvertes aux choix multiples, ces dernières vont permettre de rassembler les différents vœux et perceptions des enquêteurs par rapport à nos hypothèses et qui va nous ouvrir des autres champs dans notre recherche.

Nous avons proposé dans un premier temps, un questionnaire général et simple, dans un second temps et après le jugement des différents sociologues comme Boudermine Mohamed, et Abdel Malek Yahi, maître-assistant B au département de la science sociologique, et qui ont nous aider à aborder un certain nombre de pistes de réflexions, nous avons abouti à un questionnaire ficelé et bien organisé, orienté au terrain d'enquête qui est la gare ferroviaire de Skikda.

I.3. La représentativité de l'échantillon

La méthode d'échantillonnage employée est la méthode probabiliste par tirage au sort aléatoire, afin de pouvoir rendre les résultats plus fiables, l'échantillon représentatif est de nombre cinquante(50) et comporte les voyageurs, les fonctionnaires de la gare et les habitants de la ville de Skikda.

1 :Dictionnaire :le Robert, édition 2010.

I.4. Condition générale de l'enquête

Le questionnaire s'est déroulé pendant une semaine, du dimanche le 7 Avril 2013 jusqu'au le 14 Avril 2014, avec une moyenne de sept (7) personne interrogée par jour.

I.5. Analyse et discussion des résultats

Après avoir collecté les différents résultats du questionnaire, nous allons essayer de les analyser afin de répondre à notre questionnement et vérifier notre hypothèse.

I.5.1. Caractéristiques générales des usagers

Suivant le tableau ci-dessous, 73% des usagers sont des hommes, et seulement 27% sont des femmes, cela s'explique que ces dernières n'accèdent pas à la gare et n'utilisent pas le train à cause d'un manque de culture du train et surtout le manque de sécurité qui empêche les femmes à prendre le train. (Tableau 4).

	Question	Nombre	%
01	Homme	36	73%
02	Femme	13	27%
Total		49	100,00

Tableau 4 : Sexe des usagers. (Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

Aussi, plus de 32% des enquêtés sont âgés moins de 30 ans et plus de 30% sont âgés entre 30ans et 39 ans, qui prouve que les jeunes cannaient bien la gare et utilisent souvent le train. (Tableau 5).

	Question	Nombre	%
01	Moins de 30 ans	16	32,65
02	De 30 ans à 39 ans	15	30,61
03	De 40 ans à 49 ans	14	28,57
04	De 50 ans à 59 ans	4	8,16
05	Plus de 60 ans	0	0,00
Total		49	100,00

Tableau 5 : Age des usagers.(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

D'ailleurs, plus de 34% des gens enquêtés habite au centre-ville, qui prouve que les gens qui habitent à proximité de la gare cannaient bien le l'endroit. (Tableau 6).

	Question	Nombre	%
01	Ancien Centre Vile	17	34,69
02	Nouveau Centre	9	18,37
03	Sud de Skikda	2	4,08
04	Est de Skikda	6	12,24
05	Ouest De Skikda	2	4,08
06	Nord de Skikda	1	2,04
07	Hors Ville	9	18,37
08	Hors Wilaya	3	6,12
	Total	49	100,00

Tableau 6 : Résidence des usagers. (Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

Nous remarquons d'après notre enquête que 53% des interrogés ont un niveau d'instruction élevé (niveau universitaire), et une tranche des employés de l'administration de 24% et autre composée des cadres moyens, techniciens et des enseignants 22%, une preuve de la catégorie socioprofessionnelle qui promenade la gare et utilise le train. (Tableau 7 et 8).

	Question	Nombre	%
01	Cadre supérieur	6	12,24
02	Entrepreneur chef d'entreprise	1	2,04
03	Cadre moyen, technicien, enseignant	11	22,45
04	Retraité pensionné	0	0,00
05	Employé de l'administration	12	24,49
06	Employé de service	10	20,41
07	Ouvrier industrie	4	8,16
08	Commerçant	0	0,00
09	Artisan	0	0,00
10	Petit Commerce Informel	0	0,00
09	Exploitant agricole	0	0,00
10	Chômeur	5	10,20
	Total	49	100,00

Tableau 7 : Profession des usagers.(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

	Question	Nombre	%
01	Sans niveau	0	0,00
02	Primaire	1	2,04
03	Moyen	6	12,24
04	Secondaire	16	32,65
05	Universitaire	26	53,06
	Total	49	100,00

Tableau 8 : Niveau d'instruction des usagers.(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

I.5.2. Revalorisation de la gare entant que patrimoine architectural et monument historique

1) La représentation de la gare chez les enquêteurs

Plus de 42% des enquêtés considèrent la gare comme un monument historique et plus de 38% le voient comme un patrimoine architectural, cela s'exprime la grande valeur de la gare chez les gens, ainsi plus de 73% des usagers aiment le style architectural de la gare et qui prouve la richesse architecturale et artisanale de son style. (Figure 15).

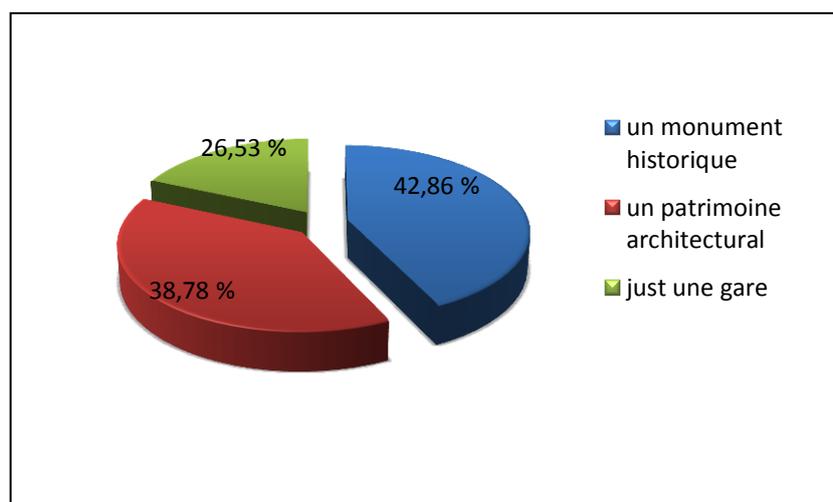


Figure 15 : Représentation de la gare chez les enquêteurs.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

2) Que pensez- vous de l'état actuel de la gare ?

Plus de 57% des enquêtés sont pas satisfaits de l'état actuel de la gare et qu'il le caractérise en moyen état et plus de 24% trouvent que la gare est en mauvais état. (Figure 16).

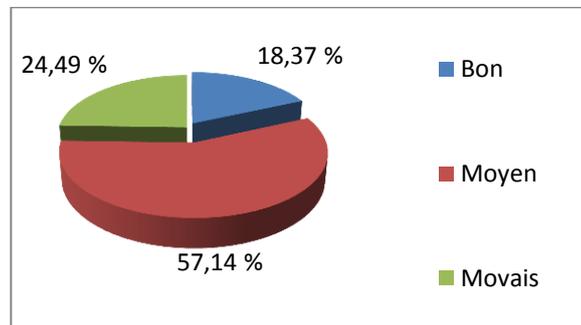


Figure 16 :L'état actuel de la gare.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

3) Est-ce que l'environnement de la gare influe sa qualité esthétique?

Plus de 46% des enquêtés considèrent quel 'environnement délabré de la gare et l'embouteillage devant son entrée influe fortement sur sa qualité architecturale et esthétique, et dégrade la qualité visuelle des façades, cette situation va cacher la gare et la maitre dans un coin isolé. (Figure 17).

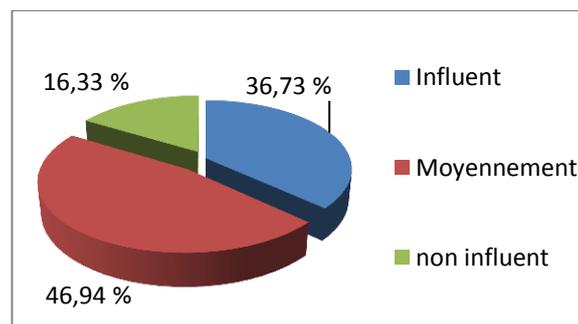


Figure 17 : L'influence de l'environnement de la gare sur sa qualité esthétique.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

4) Que pensez- vous de la revalorisation de la gare?

Plus de 90% des usagers sont d'accord avec la revalorisation de la gare et voient qu'elle est besoin d'une prise en charge. (Figure 18).

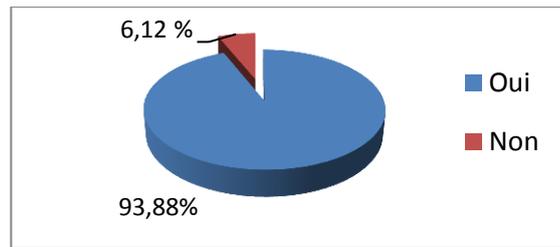


Figure 18 : La revalorisation de la gare.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

5) Comment va être La revalorisation de la gare?

Plus de 55% des usagers trouvent que la revalorisation de la gare va se faire par une réhabilitation de l'existant en introduisant une extension et une modernisation, et qui s'exprime les vœux des gens d'avoir une gare plus moderne dans la ville. (Figure 19).

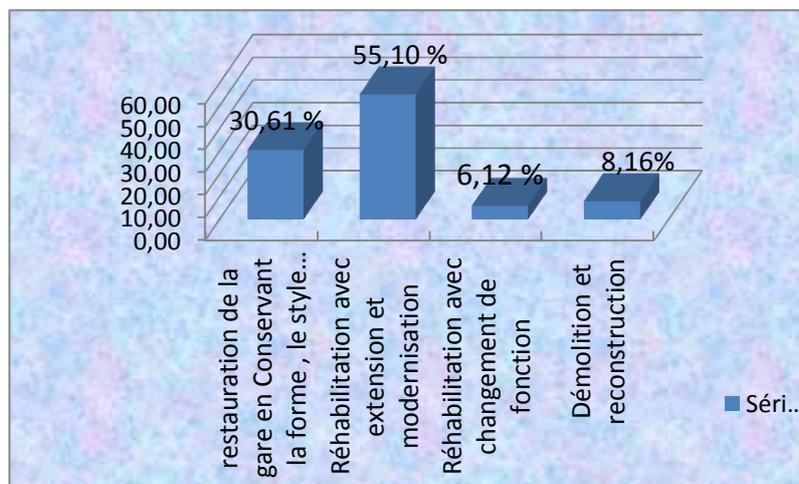


Figure 19 : La méthode de revalorisation de la gare.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

6) La revalorisation de la gare va se faire?

D'après 51% des gens enquêtés, la revalorisation de la gare va se faire par un mélange des matériaux anciens d'origines et d'autres neufs modernes, cela s'exprime bien la volonté de voir la gare plus moderne. (Figure 20).

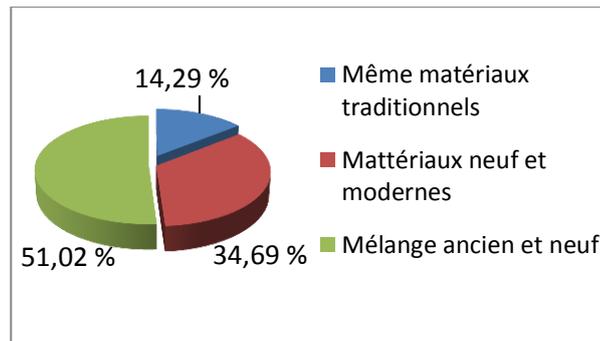


Figure 20 : Les matériaux utilisés pour la revalorisation.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

7) Avez-vous des autres propositions pour revaloriser la gare tant que patrimoine architectural et monument historique ?

- 1- Remettre les pièces artistiques en place et la peinture adéquate.
- 2- Reprendre la gare à l'état ancien.
- 3- Réfectionner l'éclairage et les installations électriques.
- 4- Débarrasser les pigeons.
- 5- Classer la gare comme monument historique.
- 6- Intégrer des tableaux, des lustres, tous ce qui a relation de son style.
- 7- Intégrer une fonction touristique.
- 8- Intégrer des statues, des salles d'attentes modernes.
- 9- L'entretien périodique de la gare.
- 10- Restituer la mosaïque de la même façon et la reconstitution de la cloche.
- 11- Dégagement de l'accès principal et prévoir des parkings, des espaces verts, des bancs de détente.
- 12- Reconstruction des angars avec une architecture moderne qui seront utilisés comme des ateliers de réparation et d'entretien du matériel roulant, ou bien comme une station de lavage des trains.
- 13- prévoir des espaces de loisir.

Tous ces propositions nous montrent que les usagers considèrent la gare comme un monument historique qu'il doit reprendre son image originale et récupérer sa richesse architecturale et décorative, à travers une restauration à l'identique de son décor afin de préserver ce patrimoine architectural et assurer sa pérennité.

I.5.3. Revalorisation de la gare tant qu'élément fonctionnel de la ville

1) Que pensez-vous de la gare?

Pour 55% des usagers, la gare est moyennement fonctionnelle, cela montre que la gare ne remplit pas sa fonction malgré son importance et sa position stratégique dans la ville. (Figure 21).

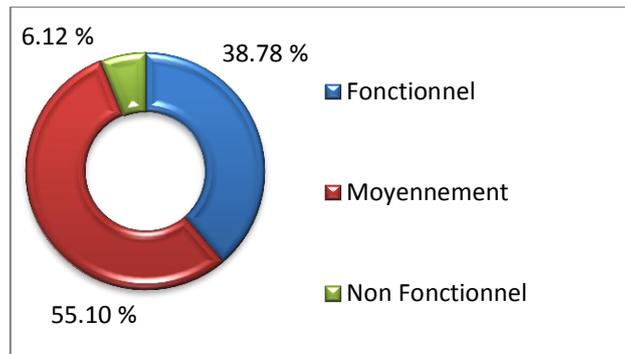


Figure 21 : L'état de fonctionnement de la gare.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

2) Que pensez- vous des lignes qui desservent la gare?

Presque 47% voient que la gare ne desservent pas beaucoup de lignes, et 36% des usagers trouvent que ces lignes sont insuffisantes, cela prouve qu'il y a un problème du réseau ferré et un grand manque des voies pour desservir les différentes régions du pays. (Figure 22).

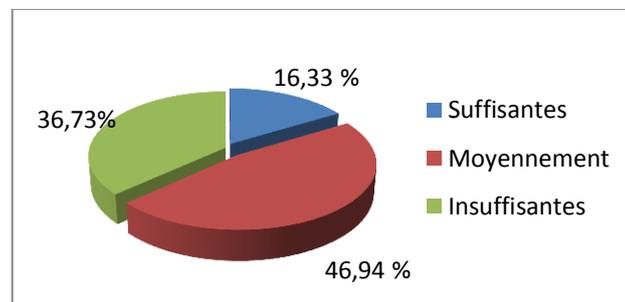


Figure 22 : Les lignes desservies par la gare.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

3) Est-ce que la surface actuelle de la gare est adaptée aux besoins des habitants?

Presque 43% des enquêtés trouvent que la surface de la gare est moyennement adapté aux besoins des voyageurs, et 34% voient que cette surface est insuffisante par rapport aux différentes fonctions et activité de la gare, cela s'exprime que la gare a besoin d'une extension. (Figure 23).

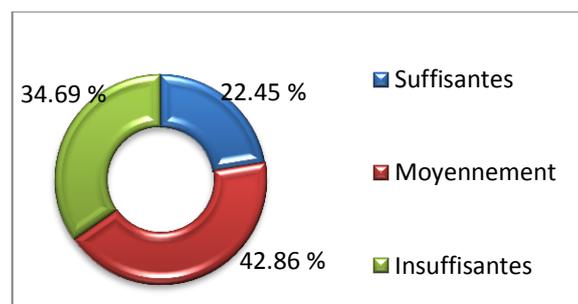


Figure 23 : La surface actuelle de la gare.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

4) Pensez-vous que la relation de la gare avec le port et la zone industrielle favorise sa fonction comme une gare ?

Plus de 90% voient que la relation de la gare avec le port et la zone industrielle favorise sa fonction comme une gare, cela s'exprime qu'on ne peut affecter la gare à une autre fonction, vue le rôle qu'elle joue dans le trafic des marchandises revenues du port et les différents produits de la zone. (Figure 24).

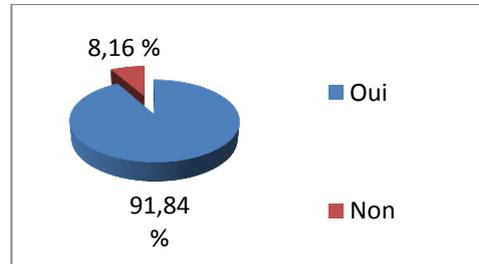


Figure 24 : La relation fonctionnelle de la gare avec le port et la zone industrielle.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

5) Est-ce-que l'environnement physique et les moyens matériels dans la gare contiennent des nécessités de confort ?

Plus de 60% des usagers trouvent que l'environnement physique et les moyens matériel dans la gare présentent une faible qualité et ne contiennent pas des nécessités de confort, cela montre que ce manque de confort a influé sur le bon fonctionnement de la gare. (Figure 25).

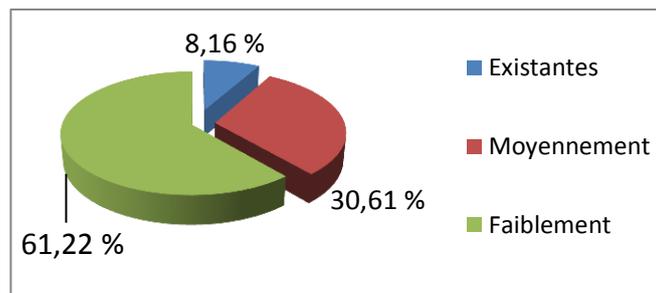


Figure 25 : Les moyens du confort dans la gare.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

6) Est-ce que le manque de commerce dans la gare influe sur son fonctionnement?

Environ 70% des gens enquêtés trouvent que le manque de commerce influe fortement sur le fonctionnement de la gare, cela veut dire que les commerces sont indispensables et vont créer une dynamique dans la gare. (Figure 26).

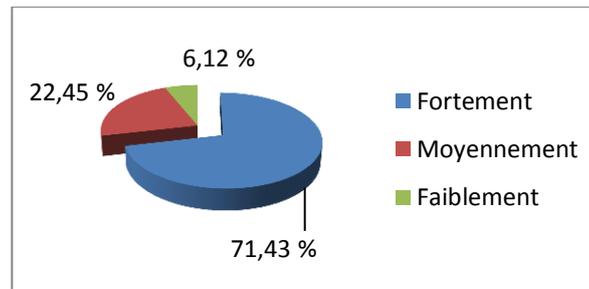


Figure 26 : L'influence du manque du commerce sur le fonctionnement de la gare.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

7) Le manque des espaces de détente, loisirs et les espaces pour enfants dans la gare influent sur sa fonctionnalité?

Environ 60% des usagers voient que les espaces de détente et de loisir sont recommandés dans la gare, et que l'absence de ces espace influe fortement sa fonctionnalité. (Figure 27).

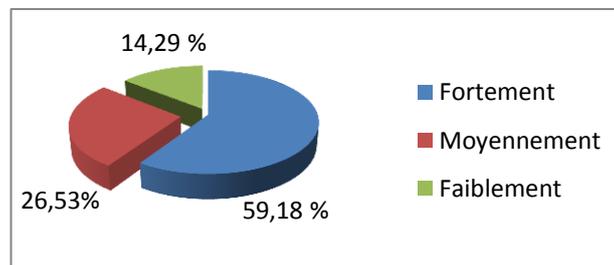


Figure 27 : L'influence du manque des espaces de détente et loisir sur le fonctionnement de la gare.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

8) L'absence d'aménagement extérieur, les parkings et les espaces verts influent sur le fonctionnement de la gare ?

Plus de 50% des usagers trouvent que l'absence d'aménagement extérieur, des parkings et les espaces verts influent fortement le fonctionnement de la gare, cela prouve la nécessité de ces espaces un équipement pareil. (Figure 28).

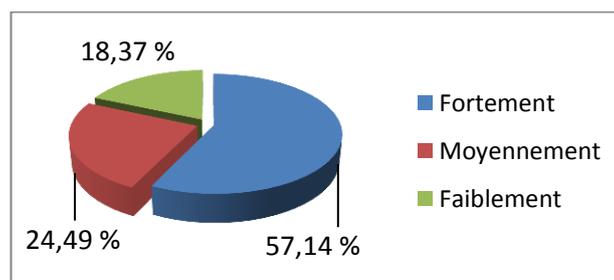


Figure 28 : L'influence du manque de parkings et espaces verts sur le fonctionnement de la gare. (Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

9) Le manque de sécurité influe sur le fonctionnement de la gare ?

Plus de 50% des citoyens assurent que le manque de sécurité influe fortement sur le bon fonctionnement de la gare, qui s'exprime que ce manque de sécurité à empêcher les voyageurs d'accéder à la gare et d'utiliser le train. (Figure 29).

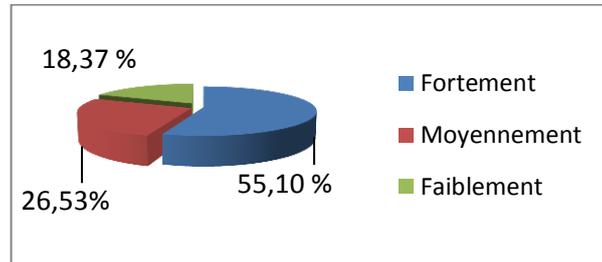


Figure 29 : L'influence du manque de sécurité sur le fonctionnement de la gare.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

10) Le marketing de La gare

Plus de 77% des citoyens que la gare ne fait des spots publicitaires comme les calendriers, les dépliants et les revus pour mieux présenter la gare aux citoyens, et n'organise pas des portes ouvertes pour des visites touristiques, cela prouve que la gare ne fait du marketing et ça qui influe sur sa fonctionnalité.(Figure 30).

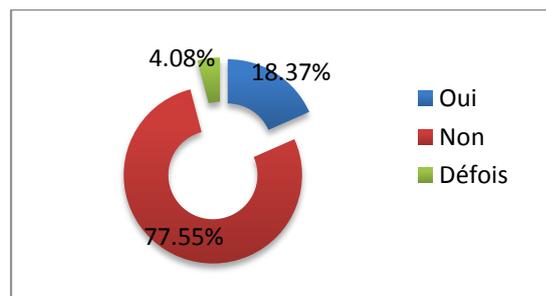


Figure 30 : Le marketing de la gare.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

11) Pensez-vous des autres insuffisances qui provoquent le mal fonctionnement de la gare ?

- 1-le manque du personnel qualifié.
- 2-La publicité.
- 3-Le manque de moyens de travail et le marketing.
- 4-Les tarifs de transport voyageurs sont exhaustifs.

5-Le manque de modernisation.

6-Le manque d'éclairage, climatisation et chauffage.

7-Le manque de publicité.

8-Les inondations dans la période hivernale qui influe sur le bon fonctionnement des rails.

9-L'absence des toilettes convenables.

10-Le manque de lignes qui desservent les différentes zones de la ville.

11-Le manque de la culture de train chez les citoyens de la ville.

12-Le manque de communication entre les voyageurs et les transporteurs.

13-L'absence des espaces comme : bagagerie, restaurant, sanitaire, pharmacie et toutes les commodités nécessaires.

14-L'absence d'un réaménagement adéquat.

Ces propositions prouvent qu'il ya un grand manque de toutes les commodités de la vie moderne dans la gare, la chose qui a provoqué son mal fonctionnement.

12) Que pensez-vous d'une revalorisation de la gare en gare multimodale ?

Les avis des gens se varient entre 44% sont contre la gare multimodale et veulent que la gare reste une gare ferroviaire car le transport intermodal va encombrer le centre-ville, par contre 40% voient que la gare multimodale va apporter plus de valeur à la gare, améliorer sa fonctionnalité et donner son image moderne, enfin les 14% des gens pensent que la revalorisation de la gare va se faire par sa reconversion en musée. (Figure 31).

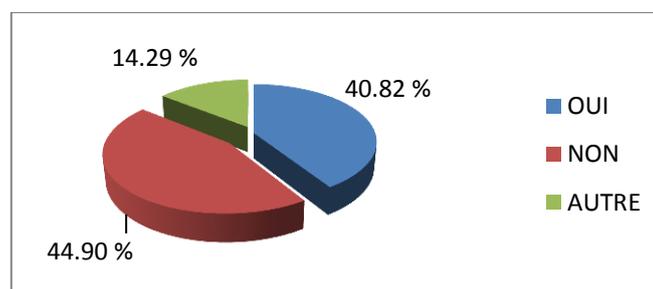


Figure 31 : Revalorisation de la gare en gare multimodale.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

13) Que proposez-vous pour revaloriser le fonctionnement de la gare ?

1-Introduire la publicité.

2-Intégrer un service marketing dans la gare.

3-Mettre des nouveaux trains voyageurs en circulation avec des tarifs raisonnables.

4-Assurer la gestion et le bon suivi.

5-Créer des points de vente des billets pour d'autres compagnies de transport.

6-Construire des lignes sur le côté littoral.

7-L'équipage de la gare par un matériel moderne et sophistiqué : les micros, téléaffichage, caméras, tableaux signalétiques, guichet de vente informatisé.

8-Aménager une salle des pats perdus, des salons, des espaces d'enfants, des commerces, des restaurants, des cabinets téléphoniques et des espaces verts.

9-Ouvrir des nouvelles lignes électrifiées.

10-L'extension et la modernisation de la gare.

11-Intégrer des expositions.

12-Revoir l'éclairage, la climatisation et le système de sécurité.

13-Dédoubler la ligne Skikda-Constantine.

14-Assurer la publicité et le marketing à travers : la presse, les médias et l'internet.

15-Revaloriser l'aspect littoral en créant des lignes sur la cote.

Toutes ces propositions montrent que les voyageurs veulent avoir une gare moderne à l'échelle nationale, adaptées aux normes de la vie moderne, et qui desserve l'ensemble du territoire. Et ça à travers une modernisation de l'équipement, une extension du réseau et un bon marketing qui rapproche la gare aux différents usagers.

I.5.4. Impact de la revalorisation de la gare

1) La revalorisation de la gare aura un impact économique comme l'augmentation du rendement économique?

Environ 65% des usagers trouvent que la revalorisation de la gare va augmenter fortement son rendement économique, cela prouve que la revalorisation va améliorer les qualités des services et attirer plus des clients. (Figure 32).

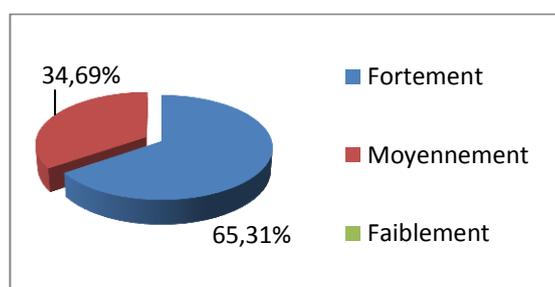


Figure 32 :L'impact économique de la revalorisation de la gare.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

2) La revalorisation de la gare va apporter une attraction touristique ?

Presque 75% des voyageurs voient que la revalorisation de la gare va apporter une forte attraction touristique, qui prouve que cette revalorisation va améliorer l'image de la gare et favoriser les touristes à faire visiter ce monument. (Figure 33).

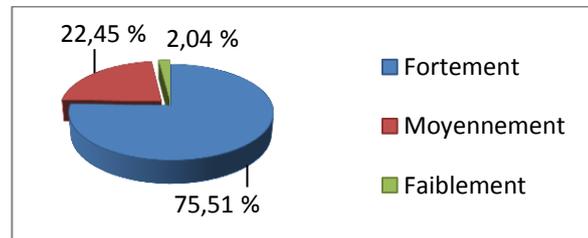


Figure 33 :L'impact de la revalorisation de la gare sur le tourisme dans la ville.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

3) La revalorisation de la gare va améliorer la vie sociale dans la ville?

Dans la gare se déroule une vie sociale, selon 70% des usagers, la revalorisation de la gare va améliorer fortement cette vie, cela veut dire que cette revalorisation va attirer plus de gens qui vont créer une dynamique et une vie social dans la gare. (Figure 34).

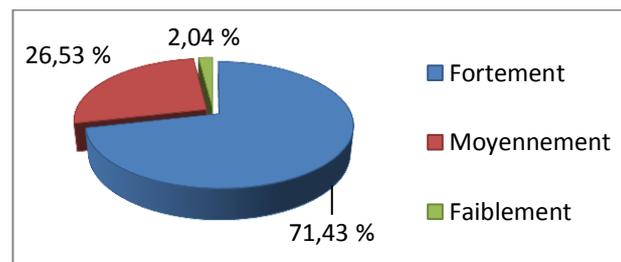


Figure 34 :L'impact sociologique de la revalorisation de la gare.

(Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

4) La revalorisation de la gare va enrichir l'aspect culturel, architectural et urbain de la ville?

Plus de 71% des usagers confirment que la revalorisation de la gare va enrichir fortement tous les aspects culturel, architectural et urbain de la ville, qui s'exprime que la nouvelle gare moderne va apporter un développement urbain à la ville et donner une nouvelle image architecturale à sa façade urbaine, ainsi ajouter une richesse culturelle à la ville. (Figure 35).

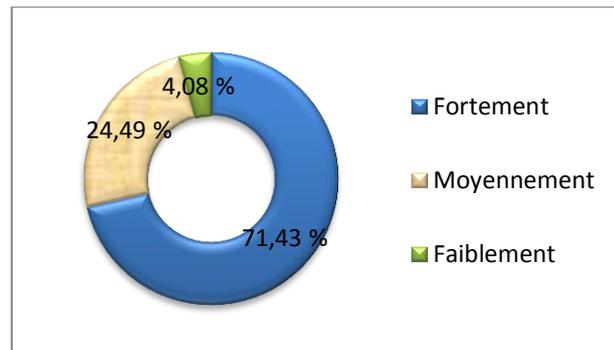


Figure 35 : L'impact de la revalorisation de la gare sur les aspects culturel, architectural et urbain de la ville. (Source : Auteur, enquête sur terrain, 2013).

5) Pensez-vous des autres impacts de la revalorisation de la gare ?

- 1-Favoriser le tourisme dans la ville.
- 2-Améliorer le paysage de la ville.
- 3-Amélioration du transport urbain et diminution de la circulation et la congestion dans la ville.
- 4-Donner plus de charme à la ville.
- 5-Résoudre le problème des accidents et diminuer la pollution atmosphérique.
- 7-Enrichir les activités culturelles.

Toutes ces propositions montrent l'impact de la revalorisation de la gare sur le bâtiment lui-même et sur la ville, et le rôle qu'elle joue dans la résolution de tous les problèmes liée aux transports urbains.

6) Que proposez-vous pour revaloriser la gare tant que patrimoine architectural et élément fonctionnel de la ville ?

- 1-Assurer la bonne gestion.
- 2-Réaménager les espaces libres dans la gare par des commerces.
- 3-Organiser des séminaires pour encourager les citoyens à choisir le train comme moyen de transport.
- 4-Encourager la décentralisation administrative.
- 5-Réétudier la tarification voyageurs et marchandise.
- 6-Faire des promotions pendant les jours fériés et les fêtes nationales.
- 7-Sensibiliser les citoyens à utiliser le train par les moyens de communication.
- 8-Rénovation et modernisation complète de la gare.
- 9-Prévoir un espace d'exposition et une galerie d'art.

10-Extension fonctionnelle de la gare.

11-L'ouverture de la gare sur les pays méditerranéens à l'échelle nationale et internationale (Maghreb et pays d'Europe Méditerranéen).

12-Revaloriser la gare en station moderne qui contient toutes les commodités de confort.

13-Intégrer un centre commercial dans la gare et organiser des portes ouvertes pour le grand public.

14-Classer la gare comme un monument historique de la ville.

15-Créer des nouvelles lignes.

Toutes ces propositions montrent que de la revalorisation de la gare sera par une modernisation du bâtiment, ainsi par une rénovation et extension de son réseau et surtout par une sensibilisation des citoyens à utiliser le train.

I. DEMARCHE DE REVALORISATION DE LA GARE FERROVIAIRE DE SKIKDA

En observant la gare dans différentes perspectives, et après l'analyse des données recueillies l'hors du travail d'investigation, nous avons pu extraire des conclusions qui ont déterminé l'élaboration ainsi que la définition d'une démarche adéquate de revalorisation de cette gare entant que patrimoine architectural, monument historique et élément fonctionnel de la ville.

D'un point de vue architectural, le principal problème résidait dans l'ensemble de petites interventions qui s'étaient ajoutées au fil de la vie de la gare. Il s'agit seulement des petites réfections. Toutes ces interventions avaient été l'œuvre des usagers à niveau particulier ou des autorités municipales dans le but de résoudre des problèmes ponctuels, mais jamais avec une idée d'ensemble.

Etant un monument inscrit à la liste inventaire de classement, la gare ferroviaire devrait en premier lieu bénéficier d'une protection définitive, puis et en deuxième lieu, sa conservation devrait induire une opération de réhabilitation en vue de le mettre en valeur.

L'étude architecturale et fonctionnelle préétablie nous a renseigné sur beaucoup de désordres et imperfections au niveau du bâtiment de la gare d'une part et au niveau de son environnement d'autre part.

En s'inspirant des expériences de revalorisation que nous avons projetée dans le chapitre précédent, nous pouvons aborder la démarche de revalorisation de la gare. Cette démarche va être un complexe d'interventions entre la restauration, la réhabilitation, l'extension et la modernisation, le tout s'inscrit dans un projet global de réhabilitation et de modernisation de la gare ferroviaire dans toutes ses composantes (bâtiment voyageurs, équipement, infrastructure et matériel roulant).

Des mesures conservatoires vont être mises en œuvre afin d'assurer la sécurité des usagers et des occupants :

1. étalement du plancher du hall de gare, fermeture au public,
2. installation d'un bâtiment provisoire pour assurer les fonctions ferroviaires (bureau du chef de gare et hall voyageurs).

I.1. Réhabilitation du bâtiment voyageur

La réhabilitation du bâtiment gare va être un jeu homogène entre la conservation de l'existant qui se base sur la restauration et la restitution des éléments d'origine, et la création du neuf à partir d'une extension et une modernisation.

L'état actuel de la gare nécessite une réhabilitation lourde constituée de :

I.1.1. Intervention sur les façades

Sur les façades, le critère a consisté à leur rendre leur aspect original en récupérant les proportions des creux, les couleurs et la menuiserie et en prenant un soin spécial avec le matériau employé.

Avant d'entreprendre des travaux de ravalement des façades de la gare, il faut opter à des solutions d'urgence pour stopper les dégradations:

- Enlever la végétation environnante.

-Maitre le bâtiment hors d'eau, et prévenir les remontées capillaires en prévoyant un système de drainage composé de dispositifs de raccordement, des caniveaux, des avaloires, des chéneaux et de descentes d'eaux pluviales.

- Protection du bâtiment des infiltrations des eaux par la réhabilitation de l'étanchéité de la toiture.

1) Ravalement des façades

Après la connaissance des différentes pathologies soulevées au niveau des façades de la gare, tous les revêtements des façades vont être repiqués et les joints vont être nettoyés. Et refaire ces derniers avec les mêmes matériaux et des techniques de construction similaires.

- 1- Un nettoyage préalable est indispensable pour enlever les croutes noires et toutes les salissures.
- 2- L'ensemble des joints des façades qui sont en mauvais état, piquer le mortier de tous les joints avec une pointerole et une massette.
- 3- remplacer les pierres manquantes en les scellant avec du mortier sur les murs de façades.
- 4- si les joints des façades ne sont pas suffisamment dégarnis, 1 à 3 cm, le faire avec un marteau et un ciseau à d'jointer ou une meuleuse.
- 5- les façades doivent être brossées et dépoussiérées, humidifier les pierres.
- 6- préparer l'enduit de rejointoiment à base de chaux, et pratiquer sur les endroits endommagés des façades.
- 7- Application de peinture : la dernière étape d'une opération de réhabilitation des façades consiste à rénover la peinture.

2) Réparation ponctuelle du minaret

1. Éliminer les parties dégradées et dégager les aciers jusqu'à retrouver un béton sain et non fissuré.
2. Dérouiller les aciers sur toute leur périphérie.
3. Couper les zones repiquées de façon à obtenir des angles vifs.
4. Appliquer sur les aciers une ou plusieurs couches de traitement anticorrosion.
5. Humidifier le support à refus.
6. Appliquer le mortier à la taloche ou la truelle. Dès que le mortier commence à tirer, effectuer la finition.
7. Restituer l'horloge.

3) Ragréage superficiel

Cette méthode est utilisée pour les balcons, les corniches et les auvents qui présentent des éclatements de manière globale et systématique. Le mortier choisi pour l'exécution des ragréages doit être le plus proche possible du matériau d'origine.

4) Intervention sur la menuiserie :

Le bon état des menuiseries extérieures contribue aussi à la conservation de l'édifice (isolation, étanchéité à l'eau...) et à. Afin d'actualiser les façades de la gare doivent être toute la menuiserie des portes et fenêtres doivent être restauré sinon rénover, en respectant les caractères d'origine (dessin, la couleur et le matériau) et avec une mise en œuvre soignée afin d'éviter les

ponts thermiques et les infiltrations d'eau. Les portes d'entrée sont en bon état sauf il faut les repeindre et refaire les serrures et les vachettes, et les vitres.

I.1.2. Intervention sur la structure

L'intervention sur la structure du bâtiment gare va porter principalement sur la réparation des différents éléments architecturaux structurant et non-structurants comme les murs, les piliers, les colonnes, les balcons, les corniches... Il fallait rétablir le matériau perdu, reprendre les fissures en utilisant toujours du matériau originaire ou bien le matériau neuf compatible.

1) Consolidation des murs

Les matériaux et les appareillages des murs épais d'autrefois, en pierre et en terre, sont peu résistants aux tensions de traction et de cisaillement. Car l'eau les fragilise considérablement du fait de la forte perméabilité de la terre et de la plupart des mortiers employés. Les murs de la gare sont constitués d'un appareillage de moellons, et d'après notre diagnostic, il apparaît nécessaire de les consolider.

a) Traitement des fissures :

• Reprise de fissures

La méthode consiste à intercaler entre les lèvres de la fissure du mur des éléments plus résistants et plus rigides en guise de sutures, tels que des agrafes métalliques, des morceaux de brique, etc. Il s'agit de retrouver la continuité perdue du mur endommagé, de sorte que les tensions puissent être de nouveau transmises et distribuées de manière homogène dans la partie lézardée.

Les fissures stables de formes diverses et variées, ces fissures qui ne sont plus évolutives peuvent être soit traitées par injection de résines époxydes ou acryliques à l'aide d'aiguilles d'injection, ou également être réparées avec un joint de mastic au pistolet pour les petites fissures¹.

• Injections

Il s'agit d'un autre système de réparation de fissures et de brèches passives, applicable à des murs en maçonnerie appareillée ou en brique, qui consiste à introduire un liquide sous pression pour colmater entièrement le vide entre les lèvres de la fissure. En durcissant et en adhérant au support, ce liquide restitue à l'élément endommagé sa continuité d'origine². Mais il fallait les homogénéiser après la grande diversité des matériaux de construction qui avaient été employés lors des interventions passées.

1 : Outil 8, « Les techniques de réhabilitation : renforcer les structures », p : 298

2 : Idem, p : 298



PHOTO 27: Technique d'injection.
Source : Outil 8, « Les techniques de réhabilitation : renforcer les structures », p : 299.

b) Réparation des enduits sur murs en maçonnerie :

Ce dommage n'affectant pas la tenue structurelle de l'ouvrage, mais portant atteinte à l'esthétique, nous avons préconisé ce qui suit :

- 1) Enlèvement de toute la partie endommagée de l'enduit jusqu'à atteindre la partie saine.
- 2) Procéder à la mise en place d'un enduit classique.
- 3) En ce qui concerne les finitions des murs intérieurs, une peinture à la chaux blanche va être appliquée.

2) Renforcement de la structure

Le diagnostic de structures est un élément déterminant de toute intervention. La structure de la gare doit être renforcée et adaptée aux nouvelles normes de calcul s'appuyant sur les efforts au vent, dépressions, risques sismiques, et les surcharges d'exploitation.

- **Confortement sismique**

Depuis les premiers séismes du 20^{ème} siècle un certain nombre de techniques ont été appliquées se résumant principalement à un chaînage, solidarissant planchers et murs porteurs avec des tirants en acier réglable, technique très efficace mais peu utilisée à l'heure actuelle.

Ce procédé a été généralisé dans toutes les constructions et édifices publics à l'époque coloniale.

Ce confortement sismique consiste à reprendre les joints des murs porteurs « en injectant du lait de ciment et de d'utiliser un enduit à base de chaux et sur un grillage de solins, et de chemiser les maçonneries d'angles quand les croisements ne sont pas fait suivant les règles de la construction »¹.

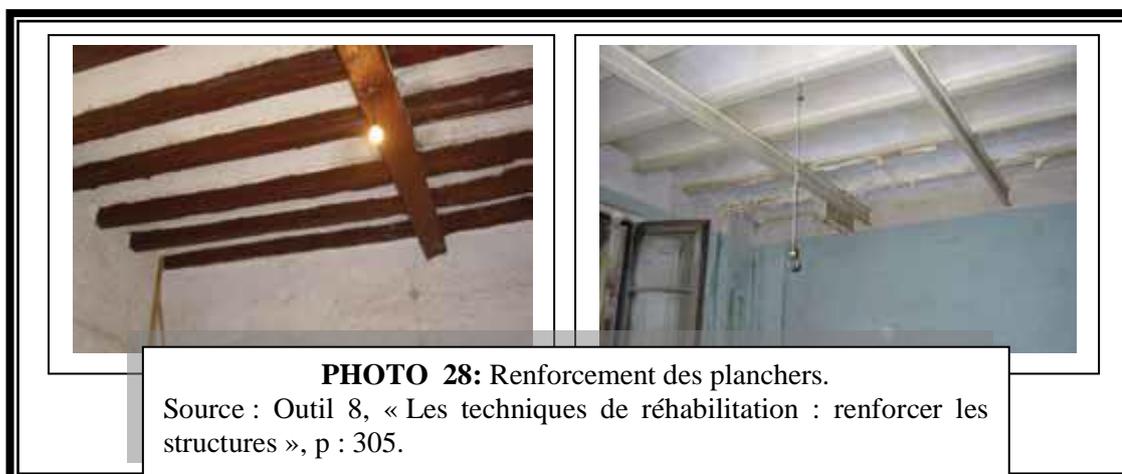
¹ : Outil 8, « Les techniques de réhabilitation : renforcer les structures », p : 326

- **Consolidation par cimentation**

D'après Brenda, elle consiste à réaliser un mélange cimentant (lait de ciment- ciment et eau, ou mortier de ciment- ciment, sable très fin et eau) qui est destiné à remplir les vides même capillaires, à l'intérieur même de la masse de la maçonnerie. Le coulis de ciment va être injecté sous pression à l'aide de pratiques à l'aide de foreuses mécaniques à rotation (les appareils à percutions sont exclus) dans toute l'épaisseur du mur. Une maille de trous est réalisée, portant des embouts qui seront reliés aux embouts, la rangée inférieure est bouchée pour permettre au lait de ciment ou au mortier une fois qu'il a pénétré toutes les cavités, de remonter dans la rangée supérieure.

3) Intervention sur les planchers et couverture

Les planchers aussi vont porter l'objet d'une intervention appropriée, par sa consolidation et la réparation des plafonds pourris par l'humidité. Les techniques de consolidation se résumant principalement à un chaînage, solidarisant planchers et murs porteurs avec des tirants en acier ou en bois. Cette technique consiste à introduire des montants intermédiaires en acier ou en bois en travers la poutre à renforcer, pour réduire les tensions de flexions introduites par les surcharges.



- **Etanchéité**

- 1) Réfection totale du complexe d'étanchéité des terrasses.
- 2) Remettre en état les gaines techniques.
- 3) Reprendre toutes les conduites et les descentes d'eaux pluviales et usées.
- 4) Réparer les revêtements des terrasses, ainsi que les avaloirs et gargouilles.

- **Faux plafond :**

Intégrer des faux plafonds en plaques de plâtre posé sans armature apparent afin de répondre aux diverses contraintes (thermique, acoustique, teneur au feu,...).

I.1.3. Récupération du décor

Pour les éléments décoratifs la recherche de l'état original est indispensable afin de restituer l'unité matérielle et potentielle de ces éléments, comme la mosaïque, la décoration florale et végétale à base de céramique, il faut restituer les mêmes modules avec les matériaux de bases.

Reprendre toute la faïence délabrée et décollée à l'identique.

Les grilles, les balustrades, la ferronnerie vont être restaurés ou substitués par de nouveaux éléments d'un langage similaire aux éléments préexistants.

I.1.4. Rénovation des installations

Le problème posé dans la gare et comme tous les monuments néo-mauresques que toutes les installations sont enveloppées par l'ensemble de décoration en mosaïque. Pour cela, toutes les installations : électricité, eau, gaz, assainissement et télécommunications vont être entièrement rénover sans dégrader les murs ou détériorer la décoration, pour cela il faut supprimer l'ancien réseau et faire adopter un autre réseau visible et apparent d'une manière qu'il soit intégré de manière discrète dans la décoration. Ce qui va permit d'assurer une conception correcte du réseau ainsi qu'un contrôle périodique facile.

I.1.5. Réaménagement interne de la gare

L'analyse des besoins confirme l'affectation des espaces actuels avec quelques réaménagements : le sous-sol (niveau des quais) réservé à l'administration de la gare (service exploitation), service infrastructure (ateliers et magasins), et l'entre sol sera réservé pour les dortoirs, la partie supérieure qui donne sur l'avenue Maiza va être réserver pour les voyageurs ou nous proposons d'aménager des espaces d'accueil et de détente comme : salle des pats perdu, salon familial, espace enfant et des espaces d'expositions.

Planche N°42: Réaménagement interne de la gare ferroviaire

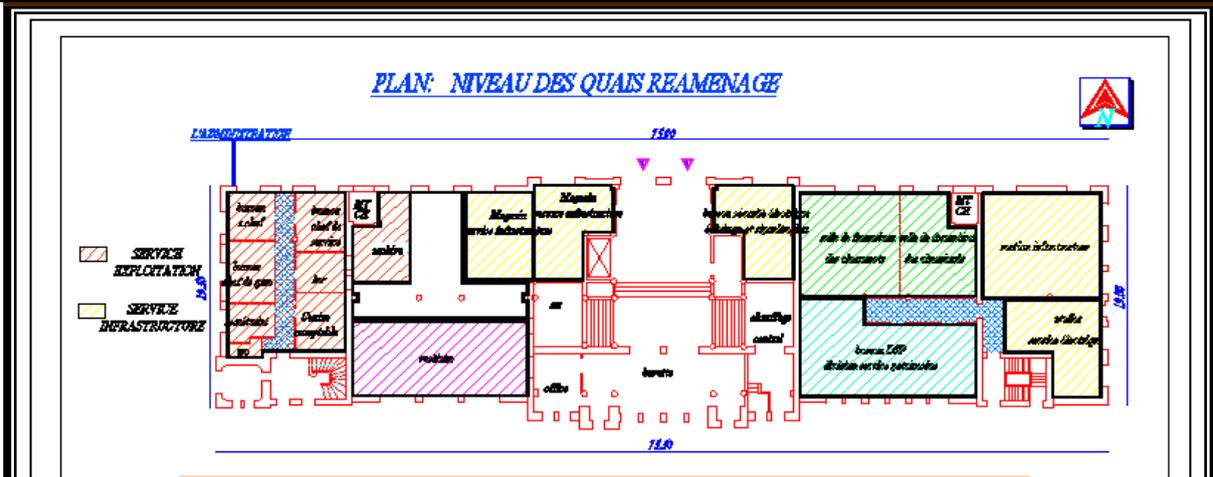


Figure 1: Plan des quais après la proposition du réaménagement.
Source : Archive APC de Skikda traité avec un relevé effectué par auteur.

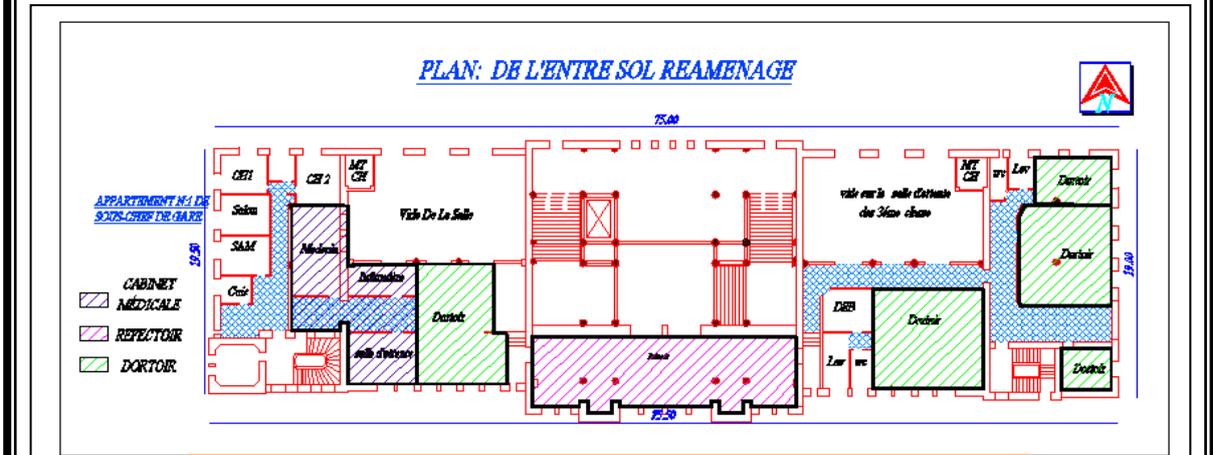


Figure 2: Plan de l'entre sol après la proposition du réaménagement.
Source : Archive APC de Skikda traité avec un relevé effectué par auteur.

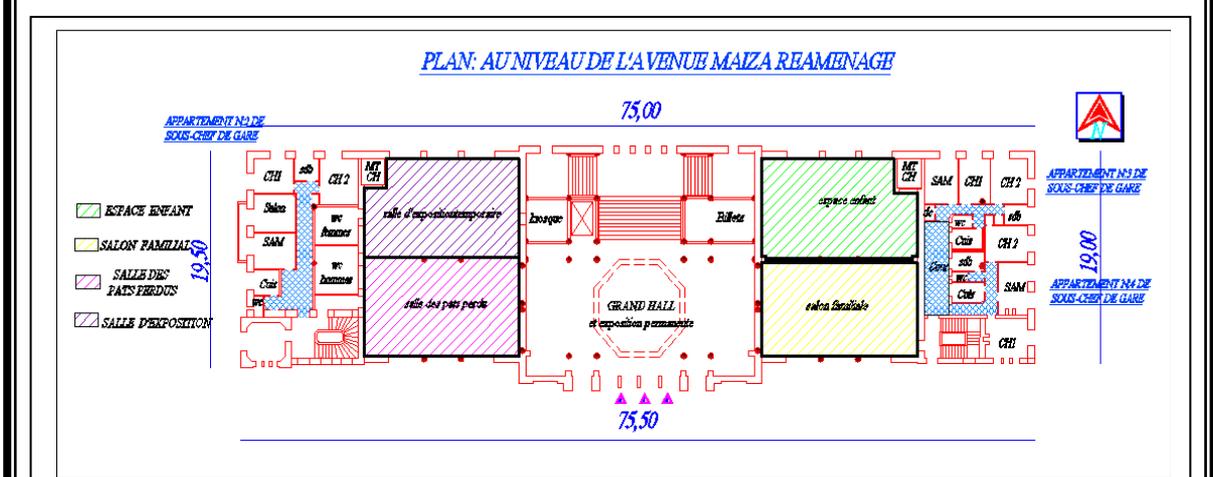


Figure 3: Plan RDC après la proposition du réaménagement.
Source : Archive APC de Skikda traité avec un relevé effectué par auteur.

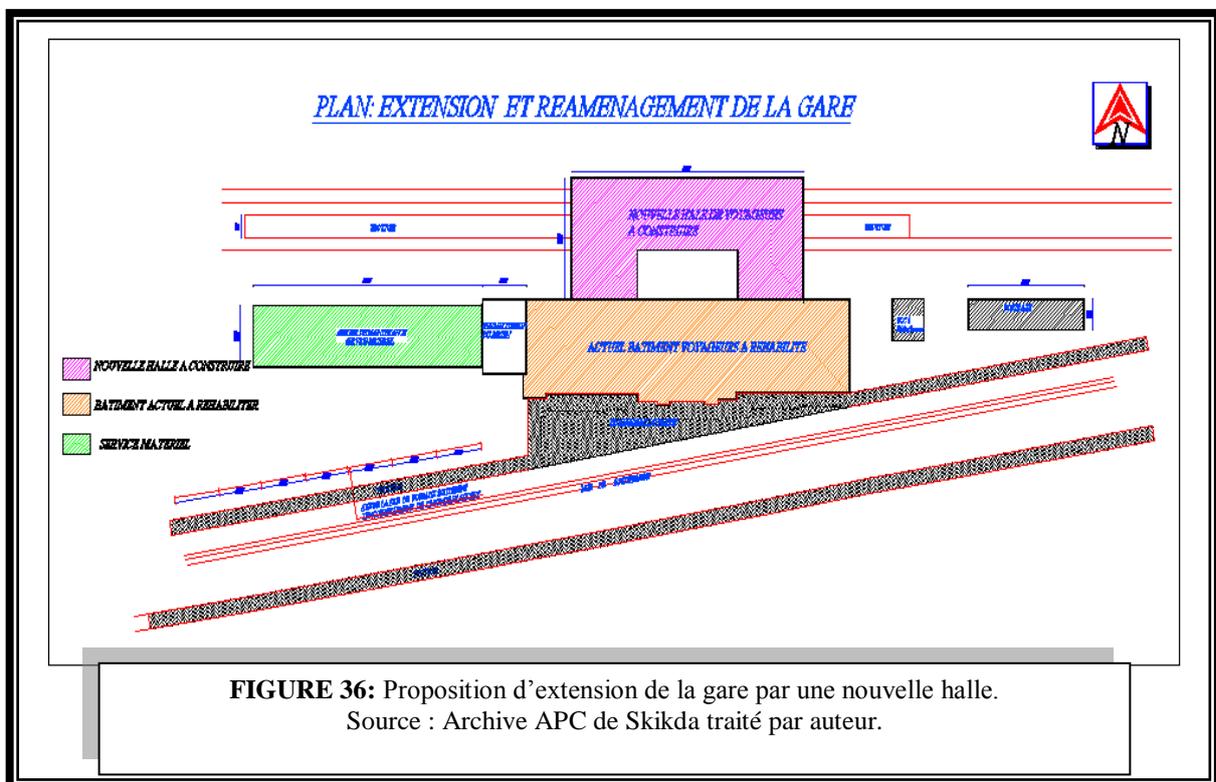
I.1.6. Extension de la gare et la nouvelle halle

Les nouvelles gares sont devenues intermodales et multifonctionnelles. Elles représentent aujourd'hui des pôles d'activités qui participent à l'animation et au développement de la ville. Elles sont des espaces aux multiples fonctions où les services publics côtoient les commerces, un espace où l'on peut s'attarder pour consommer et se cultiver.

Les commerces dans la plupart des gares, permettent d'assurer des prestations de services supplémentaires aux usagers, voire aux riverains, et de partager une partie des coûts de fonctionnement de la gare.

L'implantation de commerces dans la gare correspond bien aux modes de vie actuelles car il répond à une optimisation de la gestion du temps pour les usagers. L'espace commercial ambitionne d'être un lieu de convivialité, de proximité et d'efficacité.

Etant donné, que la gare ferroviaire de Skikda est insérée dans un milieu urbain très contraint, la possibilité uniquement d'aménager le bâtiment existant et son parvis. Néanmoins, nous pouvons opter à une extension en hauteur sur les rails. Construire une halle transparente et légère sur le côté quai, qui va abriter des commerces, des espaces de consommation, des espaces de détente, une bibliothèque et des services de la gare.



I.1.7. Intervention à l'extérieur de la gare

Les extérieurs actuels, et notamment l'accès piétonne et automobile, sont dans un état dégradé, et sont besoin également d'une modernisation afin de compléter la réhabilitation de la gare, dans un objectif de développer l'attractivité du chemin de fer ainsi que l'inter modalité.

Nous proposons de déménager l'arrêt actuel des bus, qui provoque l'embouteillage à l'entrée de la gare, et dégager une placette bien aménagée avec des mobiliers urbains modernes comme : les bancs, les bacs à fleurs, les poubelles, les cabinets téléphoniques et surtout station vélo. Ce parvis piéton va revaloriser l'entrée de la gare et assurer la fluidité et l'intermodalité.

I.2. Modernisation de la gare

1. Rénovations des guichets, espaces d'attente, quais et abords, agrandissements des parkings.
2. Intégrer des éléments du décor comme les tableaux, les bacs à fleurs, les lustres...
3. La modernisation des systèmes de signalisation et de télécommunication en prévoyant l'internet, le wifi,...
4. Le confort optimisé

Espaces dédiés aux personnes à mobilité réduite, ascenseur, monte-charge, climatisation, température modulée, nouveaux sièges en tissu anti-lacération, éclairage plus performant.

5. L'information renforcée

Plans de ligne dynamiques au-dessus de chaque porte indiquant les gares desservies, annonces sonores à chaque arrêt en gare, sonorisation extérieure des rames permettant la diffusion d'informations pour les voyageurs sur les quais.

6. La sécurité et la tranquillité renforcées

Installer des caméras de control, au niveau des halls, des quais et dans les trains.

7. Prise en compte de la notion de « développement durable »

Limitation des déchets et économie en matières premières, utilisation de matériaux écologiques, réduction significative de la consommation d'énergie.

I.3. Modernisation du réseau : infrastructure et matériel roulant

Il s'agit de rénover le parc ferroviaire à fin d'assurer : trafic, fluidité et commodité qui sont les trois piliers d'un réseau de transport efficient. Pour cela il faut :

1. Réhabilitation et renouvellement des voies ferrées, et effectuer la maintenance périodique à fin d'éviter les déraillements des trains.
2. Améliorer la signalisation et la télécommunication des lignes ferroviaires.
3. Améliorer la sécurité des trains par l'électrification du réseau :

Les trains actuels de la gare de Skikda sont des trains gazoles (DZN) qui marche par l'essence et fonctionne à l'énergie de traction. L'électrification des voies, va permettre une circulation rapide à haute tension par rapport à la force de rotation.

4. Dédoublément des voies :

Le problème majeur de la gare de Skikda est lié généralement aux retards des trains, ce problème est dû au manque d'une deuxième voie au niveau du tronçon Skikda-Ramdan Djamel. La SNTF à opter pour le dédoublément de ce tronçon, qui va permettre de renforcer le réseau

ferroviaire, diminuer le temps de parcours et améliorer la qualité du service voyageur et marchandise. Malheureusement ce projet est resté au niveau de l'étude.

5. Création des nouvelles lignes qui desservent les bons lieux, le territoire régional, national, et Magrébin.

6. Renforcer le réseau de marchandises par le prolongement des voies vers les ports et la zone industrielle.

7. Réhabilitation des ouvrages d'art :

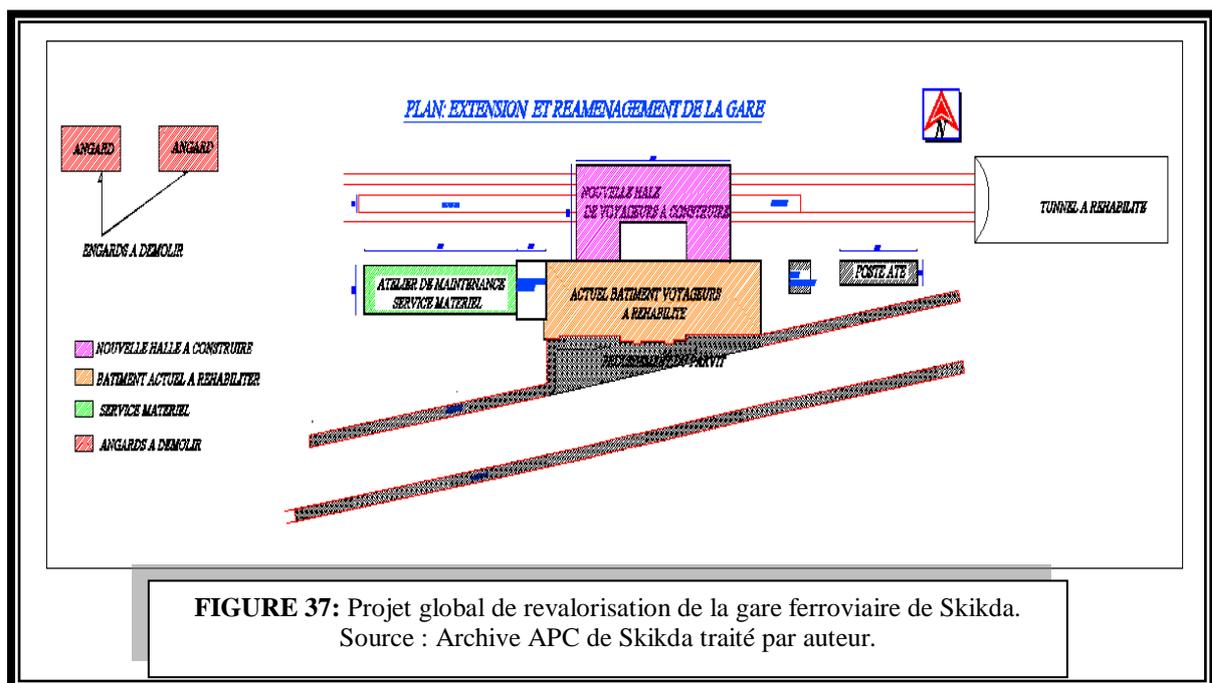
Le tunnel de la gare ferroviaire de Skikda est dégradé, et ça à provoquer le mal fonctionnement des voies, pour cela il faut opter à une réhabilitation du tunnel existant et construire un autre tunnel comme une extension.

8. Démolir les anciens angards de la gare pour prolonger les voies vers le port et construire une station de lavage des trains.

9. La rénovation des trains est étroitement liée à la modernisation du réseau et elle participe à la régularité de la desserte. Etant donné que les trains de voyageurs et de marchandise de la gare de Skikda sont dans un état vétuste, ils ont besoin d'une rénovation et une modernisation.

10. Améliorer la sécurité à bords des trains au niveau de la gare.

11. La résolution des problèmes auxquels sont confrontés les voyageurs, surtout les chutes de pierre, les agressions par l'association de tous les acteurs : police, gendarmerie, collectivités locales.



CONCLUSION GENERALE

Le long de cette recherche, la notion du patrimoine avec ses composantes, ont été définies à travers les différentes doctrines et les chartes internationales. Une attention particulière a été accordée à la prise en charge internationale et nationale du patrimoine.

A travers les investigations menées, il ressort que l'Algérie a longtemps négligé le patrimoine à cause des problèmes urgents tels que : la pauvreté, le développement économique, industriel...auxquels elle a fait face après l'indépendance. Ce n'est que récemment qu'elle s'est intéressé au patrimoine et à sa préservation.

En effet, l'ordonnance n°67-281 du 20 décembre 1967 relative aux fouilles, à la protection des sites et des monuments historiques et naturels a constitué le premier pas politique effectué envers le patrimoine et sa conservation.

Après, la loi 1998 marque le début d'une nouvelle ère en ce qui concerne le patrimoine. En effet, la loi 1998 a constitué un prélude à la mise en place d'une véritable politique du patrimoine. Elle a affiné les notions et elle a établi une conception détaillée du fait patrimonial engendrant, sur le plan exécutif, la création de différents organismes de gestion du patrimoine. Néanmoins, une politique fondée uniquement sur des critères législatifs ne fait que se cantonner dans le cadre juridique sans avoir un impact réel sur le plan social et surtout celui de la prise en charge effective du patrimoine sur le terrain induisant entre temps la déliquescence du patrimoine qui constitue une richesse fragile notamment les monuments historiques.

L'Algérie dispose d'un patrimoine architectural d'une richesse exceptionnelle dont la sauvegarde reste problématique. Le patrimoine colonial du 19^{ème} et 20^{ème} siècle constitue une partie primordiale de ce patrimoine architectural, qui matérialise le paysage urbain de la majorité des villes Algérienne.

Skikda, à l'instar des villes Algérienne abrite un patrimoine architectural riche et varié, qui est le cumul des différentes civilisations qui ont dominé la ville depuis l'antiquité comme les phéniciens, les romains et surtout les français, ces derniers ont marqué profondément la ville par ces édifices prestigieux de différents styles et caractères.

En effet, l'héritage architectural néo-mauresque de la ville de Skikda et par ces valeurs historiques, architecturales et esthétiques constitue un bien patrimonial colonial qui mérite un grand intérêt et une prise en charge afin de revaloriser ce patrimoine architectural et préserver ces lieux commémoratifs de la ville. Aujourd'hui, ce patrimoine présente un état de dégradation avancé dont les causes sont multiples à savoir l'indifférence, la négligence, le manque d'entretien, les transformations incontrôlées (illicites).

D'autre part, il est nécessaire de définir une démarche adéquate de revalorisation. En effet, cette démarche de revalorisation doit être établie et explicitée en fonction du contexte social dans lequel sont menées les opérations de la conservation du patrimoine afin que celles-ci puissent réussir.

D'un côté, nous avons projeté des expériences étrangères de revalorisation du patrimoine architectural qu'il s'agit des gares ferroviaires monumentaux en France. L'objectif était de ressortir les différentes démarches de revalorisation qui ont constitué une source d'inspiration et vont nous aider à élaborer notre démarche.

D'un autre côté, nous avons confronté à notre cas d'étude : la gare ferroviaire de Skikda. Afin de répondre aux questions préposées au début de cette recherche, il était indispensable d'étudier ce monument sur le plan architectural et fonctionnel.

En effet, cette étude a permis de décoder les différents espaces que ce patrimoine renferme afin de lire et de connaître la répartition spatiale de celui-ci. Cette analyse fondée sur le relevé architectural qui constitue un préalable à tout projet de mise en valeur. Cette procédure procède du particulier au général pour mettre en évidence les points sensibles de l'édifice sur le plan architectural. Les principaux outils de cette analyse sont l'enquête exhaustive sur les différents éléments composant la gare ferroviaire et son illustration par une série de photographies afin d'identifier ces valeurs historiques, architecturale, esthétiques et fonctionnelles. En fait, un diagnostic a mis en question les éléments de permanence de la gare et de déterminer les parties endommagées et celles qui sont conservées.

Les relevés d'architecture sont nécessaires pour reproduire tous les détails architecturaux et de structure relevant, ainsi, les différentes fissures, les altérations et les anomalies qui ont affecté la gare. Le travail est complété par un apport photographique d'ensemble et de détails constituant un document précieux pour une éventuelle intervention de revalorisation. L'objectif de ces investigations est, en fait, d'effectuer une expertise quant à sa revalorisation.

Aussi, L'enquête socio spatiale sur la gare a permis détecter les avis des différents usagers envers ce patrimoine architectural et la démarche valable pour sa revalorisation. Cette étape constitue une sorte de concertation publique qui associe les citoyens dans l'opération de conservation du patrimoine.

Malheureusement, l'inscription de la gare ferroviaire de Skikda sur la liste inventaire en 2011, a été purement politique. L'objectif était de le sauvegarder mais pas la revalorisation. Cependant, le processus n'a pas connu de suite, c'est une procédure juridique qui a été inscrite sur un dossier sans exécution. Mis au placard, l'inscription de la gare ferroviaire de Skikda sur la liste inventaire de biens culturels n'a même pas pu assurer son entretien correctement.

Un dossier d'expertise pour déterminer les critères de sélection devait être un préalable à cette opération. Ensuite, le diagnostic de l'état de la gare engagera sa justification pour enfin faire des sacrifices financiers temporels et bien sûr lancer l'opération de réhabilitation. Cette opération Après cela, il faut penser à revaloriser sa fonction principale, cette étape est importante qui devrait concerner les techniciens, la société civile et les autorités locales. Ces dernières agissent en collaboration pour s'approprier le monument historique en question et le mettre en exposition par le biais de la médiatisation pour arriver enfin à sa revalorisation. La formation d'un personnel et d'une main d'œuvre qualifiés en restauration est obligatoire, car ce patrimoine qui témoigne du génie architectural ancestral, ne peut être réhabilité que par des spécialistes en architecture patrimoniale conformément aux dispositions énoncées par la Charte d'Athènes en matière de préservation de l'authenticité et de la qualité de la restauration d'un bien culturel.

L'absence de bureaux d'études spécialisés dans la rénovation et la restauration du vieux bâti et des monuments historiques en Algérie constitue une «contrainte difficile à surmonter» d'autant que le code des marchés insiste sur la nécessité de la spécialisation, la classification du BET et son agrément par le ministère chargé de la culture. Car, les édifices patrimoniaux sont des atouts majeurs pour la promotion d'un tourisme culturel qui contribuera grandement au développement socioéconomique de la wilaya de Skikda. En effet, la gare de Skikda constitue un atout touristique pour la ville, vue ses valeurs patrimoniales et surtout par son aspect littoral qui va motiver le tourisme dans la ville. Donc, il faut la revaloriser grâce aux actions de réhabilitation menées par les pouvoirs publics.

Il faudra revoir en urgence la politique de décentralisation : il faut qu'elle soit réelle et effective, les organismes et leur rôle. D'un côté, La gare est un bien de la SNTF, sa gestion est menée par la SNTF de la région de Constantine, et vue la bureaucratie toutes les interventions sur la gare est gérée par la région, d'autre coté, la gare est un bien patrimonial à préserver, dont sa gestion est mené au ministère de la culture, cette situation à pousser un conflit entre ces différents partenaires et avancer la dégradation de la gare.

Aussi, la gestion et le mode de gestion de ce patrimoine, le financement des opérations de réhabilitation. Indispensables à associer en urgence aux procédures de mise en valeur du patrimoine afin de garantir sa pérennité à travers la participation de tous les partenariats publics comme la SNTF, le ministère de la culture, la commune de Skikda, les services de wilaya (ADLEP, DUC), le port et la zone industrielle et privés et notamment les habitants et les citoyens de la ville en question.

Pour assurer la gestion efficace de ce patrimoine, il sera recommandé d'utiliser des nouveaux outils technologiques de suivi et de traitement des données sur le bâtiment, comme le "**BIM**" (building information management) qui est un outil informatisé facilite le control continu du monument et permet de détecter les pathologies à temps et enfin de définir les interventions appropriées.

En effet, il est impératif de bien revaloriser la fonction principale attribuée de cette gare comme une gare ferroviaire plus moderne après leur classement car les valeurs d'usage auront des impacts socio-économiques importants. L'usage du monument constitue l'âme de celui-ci car elle le dote d'une vie qui lui permet de jouer un rôle prépondérant au sein de la ville et la vie sociale contemporaine et future.

La modernisation de la gare, tant en termes de confort que de fonctionnement, participe donc au potentiel de développement urbain et social des quartiers qui l'entourent. La gare est très souvent conçue au centre d'une place urbaine, d'un parvis, dans une position privilégiée par rapport à la ville et conçue comme multifonctionnelle avec des services, des restaurants des commerces. La gare reflète également l'image et l'accessibilité de la ville qu'elle dessert et peut même être l'occasion de recoudre le tissu urbain et de recréer une liaison avec le centre-ville. Pour cela la revalorisation de la gare ferroviaire de Skikda peut s'inscrire dans un projet urbain global qui vise non seulement à moderniser la gare mais à requalifier, restructurer et réaménager tout le centre urbain de la ville.

Le train est un mode de transport plus économique que la voiture, il est aussi plus écologique. En s'inscrivant dans une démarche de **développement durable et de préservation Del 'environnement**, et pour sauver ce patrimoine ferroviaire, il faut sensibiliser les citoyens à utiliser le train, par le biais des médias et tous les moyens de marketing. Aussi, en révisant les différents tarifs de trains et à partir des promotions, on peut satisfaire les besoins des usagers et gagner la concurrence avec les autres modes transport urbain.

Enfin, pour revaloriser le patrimoine architectural de notre pays, cela consiste à une opération "aussi ardue que pointue" qui a cependant permis aux différents spécialistes de nourrir leurs expériences et de consolider leurs savoir-faire, car la revalorisation de ces monuments permet de conserver et de révéler ces valeurs esthétiques et historiques, ainsi récupérer l'image originale et surtout réutiliser et adapter ce monument aux nouvelles exigences de la vie moderne.

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Plan de la ville d'Alger (1888).....	p55
Figure 2 : Situation de la ville de Skikda.....	p96
Figure 3 : La ville de Rusicade.....	p70
Figure 4 : Plan général de la ville.....	p73
Figure 5 : Plan du réseau ferré colonial.....	p146
Figure 6 : Carte Réseau Ferré National Horizon 2014.....	p147
Figure 7 : Nature des voies de desserte.....	p149
Figure 8 : Plan Environnement immédiat de la gare.....	p150
Figure 9 : Plan de masse de la gare.....	p152
Figure 10 : Système constructif de la gare constitué de murs porteurs et de colonnes.....	p158
Figure 11 : Plan de fondations de la gare.....	p159
Figure 12 : Coupe transversale d'un ascenseur montrant la constitution des murs.....	p160
Figure 13 : Détails du plancher creux en béton armé.....	p162
Figure 14 : Détails de l'étanchéité.....	p166
Figure 15 : Représentation de la gare chez les enquêteurs.....	p167
Figure 16 : L'état actuel de la gare.....	p190
Figure 17 : L'influence de l'environnement de la gare sur sa qualité esthétique.....	p191
Figure 18 : La revalorisation de la gare.....	p191
Figure 19 : La méthode de revalorisation de la gare.....	p192
Figure 20 : Les matériaux utilisés pour la revalorisation.....	p192
Figure 21 : L'état de fonctionnement de la gare.....	p193
Figure 22 : Les lignes desservies par la gare.....	p194
Figure 23 : La surface actuelle de la gare.....	p194
Figure 24 : La relation fonctionnelle de la gare avec le port et la zone industrielle.....	p194
Figure 25 : Les moyens du confort dans la gare.....	p195
Figure 26 : L'influence du manque du commerce sur le fonctionnement de la gare.....	p195
Figure 27 : L'influence du manque des espaces de détente et loisir sur le fonctionnement de la gare.....	p196
Figure 28 : L'influence du manque de parkings et espaces verts sur le fonctionnement de la gare.....	p196
Figure 29 : L'influence du manque de sécurité sur le fonctionnement de la gare.....	196
Figure 30 : Le marketing de la gare.....	p197
Figure 31 : Revalorisation de la gare en gare multimodale.....	p197
Figure 32 : L'impact économique de la revalorisation de la gare.....	p198
Figure33 : L'impact de la revalorisation de la gare sur le tourisme dans la ville.....	p199

Figure 34 : L'impact sociologique de la revalorisation de la gare.....	p200
Figure 35 : L'impact de la revalorisation de la gare sur les aspects culturel, architectural et urbain de la ville.....	p200
Figure 36 :Proposition d'extension de la gare par une nouvelle halle.....	p210
Figure 37 :Projet global de revalorisation de la gare ferroviaire de Skikda.....	p212

LISTE DES PHOTOS

Photo 1 :Palais de Justice - Détail de l'entrée principale.....	p59
Photo 2 : Chambre algérienne du Commerce et de l'industrie-Façade.....	p59
Photo 3 : La grande poste d'Alger.....	p60
Photo 4 : Alger, Bibliothèque Nationale d'Algérie.....	p62
Photo 5 : Statue de Philippeville 1893.....	p72
Photo 6 : Les arcades : l'axe principal de la ville.....	p73
Photo 7 : Porte de Constantine.....	p74
Photo 8 : Vue générale de la place.....	p74
Photo 9 : Vue du port et La voie Ferrée.....	p75
Photo 10 : Les axes de faubourg et l'axe Sud(les allées du 20Aout), (période coloniale).....	p76
Photo 11 : L'occupation française du mont plaisant.....	p76
Photo 12 : la cité Namous.....	p77
Photo 13 : Boulevard du front de mer.....	p77
Photo 14 : Reproduction de la stèle en marbre retrouvée dans le théâtre de Rusicade.....	p80
Photo 15 : Théâtre romain.....	p82
Photo 16 : les ruelles du quartier napolitain.....	p83
Photo 17 : Statue du philosophe Diogène.....	p83
Photo 18 : Golfe de Skikda vu de la Corniche du Phare de Stora.....	p84
Photo 19 : Façade de la gare avec sa colonnade péristyle.....	p126
Photo 20 : Vue aérienne de la gare avant et après la transformation.....	p128
Photo 21 : Vue en 3D de la gare dans son Quartier Nouveau St Roch(ZAC).....	p129
Photo 22 : Façade de la gare avec son célèbre beffroi.....	p132
Photo 23 : L'intérieur du célèbre restaurant train bleu.....	p132
Photo 24 : Façade de la gare avec son auvent métallique.....	p137
Photo 25 : Station de Hussein-Dey.....	p144
Photo 26 : Technique d'injection.....	p206
Photo 27 : Renforcement des planchers.....	p207

LISTE DES PLANCHES

Planche N° 01 : Les relevés et dessins de Edmond Duthoit.....	p98
Planche N° 02 : Toiles de l'Exposition universelle de 1931.....	p100
Planche N° 03 : Le patio couvert.....	p103
Planche N° 04 : Les arcs et les colonnes.....	p104
Planche N° 05 : Les coupoles et les minarets.....	p105
Planche N° 06 : Les éléments de la façade.....	p107
Planche N° 07 : Les portes et les fenêtres.....	p108
Planche N° 08 : La décoration.....	p109
Planche N° 09 : La Medersa de Constantine.....	p111
Planche N°10 : La Gare d'Oran.....	p112
Planche N°11 : La Grande Poste d'Alger.....	p114
Planche N°12 : L'hôtel de ville.....	p116
Planche N°13 : Palais MeriemAzza.....	p118
Planche N°14 : La Banque d'Algérie.....	p119
Planche N°15 : La Grande poste.....	p120
Planche N°16 : Le projet de transformation de la gare Saint-Roch-Montpellier.....	p130
Planche N°17 : Les travaux de restauration dans la gare de Lyon Paris.....	p134
Planche N°18 : L'extension de la gare et la nouvelle halle.....	p135
Planche N°19 : Les nouveaux accès dans la gare.....	p136
Planche N°20 : Le projet du PME de la gare de Nice-Thiers.....	p140
Planche N°21 : Dimension historique.....	p148
Planche N°22 : Situation et zone d'emplacement.....	p149
Planche N° 23 : L'environnement Immédiat de la gare.....	p151
Planche N°24 : Façades de la gare.....	p153
Planche N°25 : L'organisation spatiale.....	p155
Planche N°26 : Les colonnes.....	p156
Planche N°27 : Le hall de la gare.....	p158
Planche N°28 : L'escalier de la gare.....	p163
Planche N°29 : Le minaret et le dôme.....	p164
Planche N°30 : Les portes.....	p165
Planche N°31 : Les fenêtres et balcons.....	p166
Planche N° 32 : Les revêtements au sol.....	p167
Planche N° 33 : Revêtements pariétaux.....	p168

Planche N° 34 : La ferronnerie.....	p169
Planche N°35 : Les services de la gare.....	p170
Planche N°36 : Identification des désordres au niveau des murs et plafonds.....	p171
Planche N°37 : Identification des désordres au niveau des façades.....	p173
Planche N°38 : Identification des désordres au niveau des revêtements.....	p181
Planche N°39 : Dégradations d'équipement et installations techniques.....	p182
Planche N°40 : Dégradations d'infrastructure et du matériel roulant.....	p183
Planche N°41 : Réaménagement interne de la gare ferroviaire.....	p2009

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 4 :Transport de voyageurs durant l'année 2013.....	p175
Tableau 5 :Transport de céréales durant l'année 2013.....	p176
Tableau 6 :Transport de carburants durant l'année 2013.....	p177
Tableau 4 : Sexe des usagers.....	p188
Tableau 5 :Age des usagers.....	p188
Tableau 6 : Résidence des usagers.....	p189
Tableau 7 : Profession des usagers.....	p189
Tableau 8 : Niveau d'instruction des usagers.....	p190

BIBLIOGRAPHIE

I. OUVRAGES

1. **A.ZUCCHLI**, « Introduction à l'Urbanisme Opérationnel et la Composition Urbaine » Volume 2, Ed.O.P.U, Alger, 1983.
2. **ABRY Alexandre, CARABELLI Romeo**, « Reconnaître et protéger l'architecture récente en Méditerranée », Maisonneuve at. Larose, 2005.
3. **AGERON Charles-Robert**, « De l'Algérie française à l'Algérie Algérienne », Edition : Bouchene, Paris, France, Juin 2005.
4. **ALETH Picard**, « Architecture et Urbanisme en Algérie d'une rive à l'autre (1830-1962) », in Catherine Brunant, Sylviane leprun, Mercedes volait (dir), figure de l'orientation en architecture, 73-74, Aix-En-Provence, Edisud, 1996.
5. **ALMI Said**, « Urbanisme et colonisation : présence française en Algérie », Editions Mardaga, Belgique, 2002.
6. **ANDRERIE Dominique**, « Petit vocabulaire du patrimoine culturel et naturel », Bordeaux, Edition Confluence, 2003.
7. **BABEAU André**, « Le patrimoine aujourd'hui », Paris, Nathan, 1988.
8. **BEGUIN Françoise**, « Arabisance, décor architectural et tracé urbain en Afrique du Nord, 1830-1950, Dunod, Paris, 1983.
9. **BEN YUCEF Brahim**, « Introduction à l'histoire de l'architecture islamique », office des publications universitaires, Edition N : 3888, Ben Aknoun, Alger, Avril2010.
10. **BENEVOLO Leonardo**, « Histoire de la ville », Edit Parenthèses, Marseille, 1983.
11. **BENHAMOU Françoise et THESMAR David**, « Valoriser le patrimoine culturel de la France », Direction de l'information légale et administrative. Paris, 2011.
12. **BERCE Françoise**, « Des monuments historiques au patrimoine, du 18^{eme} siècle à nos jours, ou : les égarements du cœur et de l'esprit », Paris, Flammarion, 2000.
13. **BODJADJA Abdelkrim**, « Un regard constantinois », suite aux confessions d'un archiviste algérien, tome 2, Société des écrivains, 2008.
14. **BOUCHAIB Fouzi**, « Guide de méthodologie (15 règles méthodologiques, 30 réponses à 30 questions, techniques de l'enquête socioéconomiques, 2 illustrations méthodologiques), éd, Madani, 2002.
15. **BOUCHE Nancy**, « Vieux quartiers, vie nouvelle. Les quartiers anciens comme patrimoine social : quelles implications et quelles priorités d'acteurs ? », La renaissance des villes anciennes, ICOMOS Journal Scientifique, 1997.
16. **BOUROUBA Rachid**, « l'architecture militaire de l'Algérie médiévale », OPU, Alger, 1983.

17. **BRANDI Cesare**, « Théorie de la restauration », édition du patrimoine, Centre des monuments nationaux, Paris, 2001.
18. **CF.X. MALVERTI**, « Alger, Méditerranée, Soleil et modernité, Architecture française Outre-mer, ouvrage collectif dirigé par M. Culot et J-M. Thiveaud, AAM, Liège, 1991.
19. **CHABASSIERE J, BERTRAND L**, « russicade d'après ses ruines », in revue Philippeville, 10 mars 1903.
20. **CHALINE Claude**, « Les villes du monde arabe », Masson, Paris, Milan, Barcelone, Mexico, 1990.
21. **CHENNTOUF Tayeb**, « l'Algérie politique 1830-1954 », Edit office des publications Universitaire, Alger, 2003.
22. **CHOAY F**, « Quelques réflexions au sujet de la réhabilitation des centres historiques », séminaires Quito ,26 Novembre 1998.
23. **CHOAY Françoise**, « L'allégorie du Patrimoine », Edition Seuil, Paris, 1992.
24. **CHOAY Françoise**, « La notion du Patrimoine », Paris, 1994.
25. **CLOQUET L**, « La restauration des monuments anciens, l'art chrétien » 1901-1902.
26. **Collectif**, « Troisième phase de la révision du plan directeur d'Aménagement et d'Urbanisme du groupement intercommunal de Skikda-Hammadi Krouma-Elhadaiek-Filfila, URBACO .Constantine, 2011.
27. **COMITE D'ORIENTATION DU CERTU** (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme), « L'espace public et ses enjeux dans la politique urbaine », novembre 2007.
28. **COTE Marc**, « l'Algérie, ou, l'espace retourné », Ed, Flammarion, France, 1988.
29. **DEBECQ Jean –Michel et SACCHI Giannantonio**, « Restauration des ouvrages et des structures », Edition : Pressé de l'école nationale des ponts et chaussées, France, Juin 1984.
30. **DELUZ, J-J**, « L'urbanisme et l'architecture d'Alger, aperçu critique », OPU / Mardaga, 1988.
31. **FOURA Mohamed**, « Histoire critique de l'architecture », éd, Office des Publications Universitaires, Alger, 2005.
32. **FRIER Pierre-Lautent**, « La mise en valeur du patrimoine architecturale les monuments historiques et leur abord aspects règlementaires et jurisprudence », Edition, Moniteur, Paris, 1979.
33. **GHASSAN S**, « Le patrimoine immatériel est le produit de gens ordinaires», Turin 2001, Ministre de la culture du Liban, III Table ronde des ministres de la culture, Edition cioff, Istanbul, Turin 2001.
34. **GIOVANNONI Gustavo**, « L'urbanisme face aux villes anciennes », Edition de seuil, ouvrage traduit avec le concours du Ministère de la culture (Direction d'architecture), France, 1995.
35. **GUILLOT Philippe Ch-A**, « Droit du patrimoine culturel et naturel », Collection « Mise au point », Ellipses Edition Marketing S.A, 2006.
36. **HITCHOCK Henry –Russel**, « Architecture : dix-neuvième et vingtième siècle », Pierre Mardaga, Editeur, Belgique, 1981.

37. **JELKA Pirkovic**, « Orientations sur la réhabilitation urbaine », Council of Europe, 2004.
38. **JEMKS Charles**, « Mouvements modernes en architecture », éd, Pierre Maštađa, Liège, 1973.
39. **JEUDY, H-P**, « Patrimoines. Stratégies de la conservation du patrimoine », Edition, (DRI)/SRETIE, Paris, 1989.
40. **JOFFROY Pascale**, « La réhabilitation des bâtiments, conserver, améliorer, restructurer les logements et les équipements », Collection Technique de conception, Edition : Le Moniteur, Paris, 1999.
41. **KDDACHE M**, « L'Algérie Médiévale », Edition ENAL, Alger, 1992.
42. **KOÏCHIRO. M**, « Le patrimoine immatériel est le produit des gens ordinaires B », III ème Table ronde des ministres de la culture, Guide de discussion, Edition cioff, Istanbul, 2002.
43. **L. BENOVOLO**, « Histoire de l'architecture moderne », 1983.
44. **LOUIS BERTRAND**, « Histoire De PHILIPPEVILLE » (1838-1903), Imprimerie administrative et Commerciale Moderne, 18Rue Théophile Réguis, 18, France, 1903.
45. **MACAIS Georges**, « L'architecture musulmane d'occident », Editions Arts et métiers graphiques, 1954.
46. **Malverti.X**, « Alger, Méditerranée, Soleil et Modernité- Architecture française d'Outre-mer », ouvrage collectif dirigé par M.Culot et J.M.Thiveaud, AAM, Liège, 1991.
47. **MARÇAIS Georges**, « La mosquée d'El Walid à Damas et son influence, L'architecture musulmane d'occident », Alger, 1906.
48. **MARCATS Georges**, « Algérie médiévale : monuments et paysages historiques, Art et métiers graphiques », Paris, France, 1957.
49. **MARTIN E.WEAVER and FRANK. G, MATERO**, « Conservation building »: Guide to Techniques and Materials, New York, 1993.
50. **MATHIEU Jean Noel**, « La reprise des monuments », Edition, le Moniteur, Paris, 2003.
51. **Maurand-Deviller Jacqueline**, « Droit de l'urbanisme », Paris, 2000.
52. **MELIKIAN D**, « La Cinquième Discipline », Ed First, Paris, 1997, P:25.
53. **MERLIN .P- CHOAY. F**, « dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Edition presses universitaires de France, Paris, 1988.
54. **-MERLIN Pierre et CHOAY Françoise**, « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », éd, presses universitaires de France PUF, Mai 2000.
55. **MESSIKH Mohamed Sedek**, « Histoire ancienne et contemporaine de Skikda, L'antique Rusicade », précédé d'un abrégé de l'histoire ancienne de l'Afrique du Nord, entreprise Algérienne, Edition RAIS, Unité Ben Boulaid, Juin1996.
56. **MOHEN Jean Pierre**, « Les sciences du patrimoine : identifié, conservé, restauré », Paris O Jacoh, 1998.

57. **MORAND-DEVILLER Jacqueline**, « Droit de l'Urbanisme », 2000.
58. **OULEBSIR Nabila**, « Les usages du patrimoine ; Monuments, musées et politique coloniale en Algérie (1830-1930) », Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, Paris, 2004.
59. **OULEBSIR Nabila**, « La découverte des monuments de l'Algérie, les missions d'amable, Ravoisié et Edmond Duthoit(1840-1880),REMMM, 73-74, Aix-En-Provence,1996.
60. **OULEBSIR Nabiula**, « les usages du patrimoine : monuments, musées et politique coloniale en Algérie (1830-1930) », Editions de la maison des sciences humaines, Paris, 2004.
61. **PHOVENÇAL Lévi**, Etude d'orientalisme, Tome II, Paris, 1962.
62. **POUILLON François**, « Dictionnaire des orientalistes de la langue française », KARTHALA Edition, 2008.
63. **RACIM Mohamed**, « Miniature algérien », in Gazette des beaux-arts, XXI, Paris, Janvier 1993.
64. **RAYMONDA**, « Grandes villes arabes à l'époque Ottomanes », Ed, Suibad, Paris, France, 1985.
65. **RECHT Roland**, « Penser le patrimoine : mise en scène et mise en ordre de l'art », Paris, Hajan, 1998.
66. **ROUILLARDS Dominique**, « Architecture contemporaines et monuments historiques, Guide des réalisations en France depuis 1980 », Edition : le Moniteur, France, Mars 2006.
67. **ROUSSEAUX Vanessa**, « l'urbanisation au Maghreb : le langage des cartes », Edit : Publications de l'Université de Provence, Aix en Provence, 2004.
68. **RUEAnne**, «L'archéologie, la passerelle invisible : du patrimoine à l'identité », in Jean-Jacques Jordi(dir), Alger, 1860-1930 ; le modèle ambigu du triomphe coloniale, Ed, autrement série, Mémoire 55, Paris, 1999.
69. **Sabine Frommel et autres**, « Méthodes en histoire de l'architecture, du cahier de la recherche architecturale » N : 9/10, Edition du patrimoine, centre des monuments nationaux, Paris, Janvier, 2002.
70. **SCHAWCH Paul**, « Reconstruire la ville sur la ville », Ed adef-Paris, 1998.
71. **SINGLY Françoise**, « l'enquête et ses méthodes .Le questionnaire », éd, Armand Colin, Paris, 1992. (Collection Sociologie)
72. **SITTE Camillo, WIECZOREK Daniel, CHOAY Françoise**, « L'art de bâtir les villes : l'urbanisme selon ses fondements artistiques », Ed, du seuil, 1996.
73. **UNESCO**, « Énoncé d'orientation pour une politique du patrimoine », Edition; Montréal, 1999.
74. **VERDEL Thierry**, « Géotechnique et Monuments Historiques, Méthodes de modélisation appliquées à des cas égyptiens », Thèse de Doctorat de l'INPL, Laboratoire de Mécanique des Terrains, Institut National Polytechnique de Lorraine, Ecole des Mines de Nancy, 3 février 1993.
75. **XAVIER Casanovas et autres**, « Manuel pour la réhabilitation de la ville de Dellys », Edition Montada, Barcelone, Espagne, 2012.

76. **ZAID Nadia – AMOKRANE Samira et TAZAIRT Kamel**, « Skikda Art et monuments », sous la tutelle du wali : Djamel Eddine Salhi.

II. DICTIONNAIRES

1. **Littre.E**, « Dictionnaire de la langue Française », Edition Gallimard Hachette, France, 1958.
2. **Micro Robert**, Dictionnaire de la langue Française, Edition : Le Robert, Paris, 2010.
3. **Le petit Larousse Illustrée**, Edition : Anniversaire de la Semeuse.
4. **Petit Larousse Illustrée**, 1983.
5. **PETIT LAROUSSE**, dictionnaire encyclopédique pour tous, Librairie Larousse, Paris, France, 1991.
6. **REY ALAIN DIR**, « Dictionnaire historique de la langue française », Paris, 1992 Dictionnaire Le Robert.

III. LOIS

1. **ARTICLE 1**, « Les jardins Historiques », Charte de Florence ,1981.
2. **ARTICLE 1**, Charte Internationale pour la Gestion du Patrimoine Archéologique, 1990.
3. **"L'UNESCO"**, « convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel », Paris, le 17 octobre 2003.
4. **L'ORDONNANCE N° 67- 281** du 20/11/1967 relative aux fouilles et à la protection des sites et monuments historiques et naturels.
5. **LOI 98/04**.
6. **CIRCULAIRE INTERMINISTERIELLE** n : 7 promulguée en 1981, ayant pour objectif : “ Instruction relative aux modalités d’élaboration et d’appropriation des études d’intervention sur le tissu urbain, dans le cadre de la revalorisation de vieille ville”.

IV. ARTICLES ET ACTES DU COLLOQUES

1. **BOUCHAREB Abdelouahab**

« MEDERSA DE CONSTANTINE : Etude de l’état des lieux et définition des modes d’intervention ».Maitre de conférence, Département d’Architecture et d’Urbanisme, Faculté des Sciences de la Terre, de la Géographie et de l’Aménagement du Territoire, Université Mentouri , Constantine, Septembre 2009.

2. **CHAOUCHE –Bencherif Meriama**

« A l'origine de l'Art et l'Architecture traditionnels musulmans au Maghreb ».Maitre de Conférence, Département d'Architecture et d'Urbanisme, Faculté des Sciences de la Terre, de la Géographie et de l'Aménagement du Territoire, Université Mentouri, Constantine.

3. MESSAOUDI Karima

« Réhabilitation et revalorisation du patrimoine bâti », Actes du Colloque international Réhabati Tome I et II, avec la collaboration de la Revue des Recherches et Etudes en Sciences humaines et Sociales, Université 20 Aout 55-Skikda, les 23 et 24 Mai 2011.

Actes de forum de Nîmes 1998 et du COLLOQUE DE DIJON 1992, Edition du STU, Ministère de l'équipement.

4. BITAM ABDELKRIM

« L'héritage des tracés d'époque coloniale française en Algérie face au projet urbain », Le bine village/pimre de colonisation et son incidence sur les extensions urbaines, Publié le 20/07/2011 sur Projet de Paysage - www.projetsdepaysage.fr.

5. Mme BELOUHRANI – AMROUCHE Wahiba, Enseignante-architecte et doctorante, École Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme, Alger

« *Le balcon dans l'immeuble de rapport algérois, un patrimoine ferronnier* » du colloque : Le patrimoine architectural de la période coloniale en Algérie » (1830-1930), Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme, Laboratoire « Ville, Architecture et Patrimoine », Journée d'étude du 03 Juin 2010.

6. Dr FOURA BOUCHAIR Yasmina et Pr FOURA Mohamed

« La patrimonialisation des tissus néomauresque et art déco à Constantine : Une stratégie de préservation durable », Colloque international du 30 avril au 4 mai 2011, « Interventions sur les tissus existants pour une ville durable », Département d'architecture et d'urbanisme, Université de Constantine.

7. JARRASSE, Dominique

« Féminité, passivité, fantaisie...architecture et caractère des peuples orientaux au regard de l'occident. » p : 75-94. Article in BERTRAND, Nathalie, (sous la direction de L'orient des architectes), Publications de l'université de Provence, 2006.

8. TOUAA.N, SALEM-ZINAI.S

« Néo-mauresque, Tendance pour une identité algérienne », Conférence donnée le 27/02/2008 au Département d'Architecture de la Faculté des Sciences de l'Ingénieur de l'Université Aboubakr Belkaidde Tlemcen lors de la Journée d'étude consacrée au Patrimoine du 20ièmeSiècle.

9. SAMAR Kamel

« Architecture d'Algérie : La grande poste d'Alger. Un joyau de l'architecture néo-mauresque »(PDF).

10. CHOUCHENE Jamel

« Le Palais Ennejma Ezzahra à Sidi Bousaid : réhabilitation d'un cadre bâti et conservation d'une spécificité architecturale », actes du colloque international : réhabilitation et revalorisation du patrimoine bâti « Réhabati », avec la collaboration de la Revue Recherches et Etudes en Sciences humaines et sociales,

l'université 20 aout 1955, Skikda, les 23 et 24 mai 2011.

V. THESES ET MEMOIRES

1. ALESSANDRA PISI

« Paysage et architecture d'une métropole d'Afrique du Nord ; Alger, 1930-1962 », Thèse de doctorat, Juin 2006.

2. BENSEDDIK –SOUKI –Habiba

« La valorisation des monuments historiques en Algérie », le cas du Palais de l'Agha à Ferdjioua, mémoire de Magister, Université Mentouri de Constantine, Juin 2012.

3. BOUGHABA, S

« L'architecture de la ville comme lieu de l'affrontement et du dialogue culturel », Thèse de Doctorat, EHESS, Paris, 1999.

4. BOULBENE –MOUADJI InesFerial

« Le style néo-mauresque en Algérie : Fondement –Portée-Réception », A travers quelques d'édifices à Annaba, Constantine et Skikda, mémoire de Magister, Université Mentouri de Constantine, Février 2012.

5. CHABI Ghalia

« Contribution à la lecture des façades du patrimoine colonial 19^{ème} et début 20^{ème} siècle », cas d'étude : quartier Didouche Mourad à Alger, mémoire de magister, Université Mouloud Mammeri de TiziOuzou, Octobre 2012.

6. DEKOUNI Djamel

« Pour une nouvelle politique de conservation de l'environnement historique bâti Algérien », cas de Constantine, Thèse de Doctorat d'état, Université Mentouri de Constantine, Novembre 2007.

7. FICHE ENSEIGNANT : « La notion de patrimoine », Service pédagogique Château Guillaume le Conquérant - 14700 Falaise.

8. MEHENNI Nedjoua

« La reconnaissance architecturale d'un patrimoine socio-culturel », cas de Hmnam « Souk El Ghezal » de la Médine de Constantine, mémoire de Magister, Université Mentouri de Constantine, 2011.

9. OULEBSIR Nabila

« La construction du patrimoine en Algérie, de la conquête au centenaire », Thèse de doctorat ; EHESS Paris-2000 ; les usages du patrimoine, monuments, musées et politiques coloniale en Algérie (1830-1930), Maison des sciences de l'homme, Paris, 2004.

10. SAFIR Mohand ou Said

« Le patrimoine ferroviaire du 19^{ème} et 20^{ème} siècle, identification et valorisation » mémoire de magister, Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, Mars 2012. ECOLE POLYTECHNIQUE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME Brochure de l'exposée sur le style mauresque Réalisé par : YAHA Salaheddine MALOUM Zehoua GOUAS Med Nassim Encadré par : Mme DIF Mme DAHIMENE Année universitaire 2004-2005.

VI. REVUES

1. **Algérie Rail**, revue mensuelle éditée par la SNTF, N : 06, Mai 2006.
2. **Algérie Rail**, revue mensuelle éditée par la SNTF, N : 12, Novembre/Décembre 2006.
3. **Algérie Rail**, revue mensuelle éditée par la SNTF, N : 14, Février 2007.
4. **Algérie Rail**, revue mensuelle éditée par la SNTF, N : 15, Mars 2007.
5. **Algérie Rail**, revue mensuelle éditée par la SNTF, N : 4, Octobre 2006.
6. **Distances, revue** éditée par la direction Commerciale, Département vente marchandises, 1er Juillet 1979.
7. **El Watan**, Samedi 22 Janvier 2011.
8. **Rail Transport**, revue des chemins de fer Algérien, N : 00, Octobre 2002.
9. **Rail Transport**, revue des chemins de fer Algérien, N : 01, Mars 2003.

VII. SITES INTERNET

- <http://www.Techniques architecture.com>
- <http://Fr.wikipedia.org>.
- <http://www.UNESCO.org/culture>.
- site officiel de la wilaya de Skikda .www.wilaya de skikda.dz.com
- <http://www.algérie-ancienne.com>
- <http://www.encyclopedie-larousse.fr>.
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_culturel
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_culturel
- “Héritage et renaissance civilisationnelle dans le monde arabe”, in Horizons maghrébins, N° 18-19, 1992, p. 205. In, GHARBI, Mohamed-Lazhar, « Le patrimoine colonial au Maghreb », extrait de <http://www.hermes.jussieu.fr>.
- <http://fr.wikipedia.org/wiki/Skikda>
- <http://www.lesamisdeskikda.org>
- <http://www.officedutourismedeskikda.com>

- CH.VARS, « Les villes Romaines d'Algérie : Rusicade et Stora ou Philippeville Dans L'antiquité », Imprimerie Avapeur Emile, Constantine, www.algerie-ancienne.com
- <http://skikda.boussaboua.free.fr>
- <http://www.memoria.dz/oct>
- <http://www.universalis.fr>
- <http://www.encyclopedie-larousse.fr>
- <http://www.larousse.fr>
- <http://www.encyclopedie-larousse.fr>
- <http://cultureartistique-histoiredesarts.fr>
- LABRUSSE, Rémi, « Oulebsir Nabila et Volait Mercedes (dir.), L'Orientalisme architectural entre imaginaires et savoirs, CNRS et Picard, Paris 2009, p : 30 », Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée [En ligne], URL : <http://www.remomm.revues.org>
- Lorraine Decléty, « L'Orientalisme, entre connaissance et réinterprétation de l'architecture islamique », Collections électroniques de l'INHA [En ligne], Repenser les limites : l'architecture à travers l'espace, le temps et les disciplines, Limites temporelles. URL : <http://inha.revues.org/1255>
- <http://architous.1fr1.net>, « arabisance et néo-mauresque », source: ARCHI MAG
- L'Orientalisme, d'Edward Saïd ». <http://www.oboulo.com>
- <http://mutual-heritage.crevilles-dev.org/alger/1900-1920>
- <http://www.sntf.dz>
- http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_des_chemin_de_fer_alg

Annexe 01 : Questionnaire de la recherche

CHAPITRE1 : PROFIL SOCIODEMOGRAPHIQUE

1. Sexe :

1- Homme

2- femme

2. Age :

1- Moins de 30 ans 2- De 30 ans à 39 ans 3- De 40 ans à 49 ans

4- De 50 ans à 59 ans 5- Plus de 60 ans

3. Niveau scolaire :

1- Sans niveau 2- Primaire 3- Moyen 4- Secondaire 5- Universitaire

4. Profession :

1- Cadre supérieur 2- Entrepreneur chef d'entreprise 3- Cadre moyen, technicien, enseignant

4- Retraité pensionné 5- Employé de l'administration 6- Employé de Service

7- ouvrier industrie 8- Commerçant 9- artisan 10- petit commerce informel

11- Exploitant agricole 12- hôte

4. Résidence :

1- Ancien Centre-ville 2- Nouveau centre 3- Sud de Skikda 4- Centre de Skikda

5- Ouest de Skikda 6- Nord de Skikda 7- Hors wilaya 8- Hors wilaya

CHAPITRE2 : REVALORISATION DE LA GARE ENTANT QUE PATRIMOINE ARCHITECTURAL

1. Avez-vous pénétrer à la gare ferroviaires de Skikda ?

1- Toujours

2- Dé fois

3- Jamais

2. Que représente –telle pour vous ?

1- Un monument historique

2- Un patrimoine architectural

3- Juste une gare

3. Que pensez-vous de son style architectural?

1- Beau

2- moyen

3- laid

4. Connaissez-vous ce style?

1- Oui

2- Non

* Si oui : c'est un style :

1- Arabo-musulmane 2- colonial 3- Mélangé entre le colonial et l'arabo-musulman

5. Que pensez-vous de l'état actuel de la gare?

1- Bon 2- Moyen 3- Mauvais

6. Pensez-vous que la gare a besoin d'une revalorisation ?

1- Oui

2- Non

21. L'absence d'aménagement extérieur, les parkings et les espaces verts influent sur le fonctionnement de la gare ?

1- Fortement

2- Moyennement

3- Faiblement

22. Le manque de sécurité influe sur le fonctionnement de la gare ?

1- Fortement

2- Moyennement

3- Faiblement

23. Pensez-vous des autres insuffisances qui provoquent le mal fonctionnement de la gare ?

1- Oui

2- Non

* Si oui : citez les :

24. Le manque de sécurité influe sur le fonctionnement de la gare ?

1- Fortement

2- Moyennement

3- Faiblement

24. La gare fait des spots publicitaires comme les calendriers, les dépliants et les revus pour mieux présenter la gare aux citoyens?

1- Oui

2- Non

3- Dé fois

25. La gare organise des portes ouvertes pour des visites touristiques ?

1- Oui

2- Non

3- Dé fois

26. Que pensez-vous d'une revalorisation de la gare en gare multimodale ?

1- Oui

2- Non

3- Autre

27. Que proposez-vous pour revaloriser le fonctionnement de la gare ?

.....

CHAPITRE4 : IMPACT DE LA REVALRISATION DE LA GARE

28. La revalorisation de la gare aura un impact économique comme l'augmentation du rendement économique?

1- Fortement

2- Moyennement

3- Faiblement

29. La revalorisation de la gare va apporter une attraction touristique ?

1- Fortement

2- Moyennement

3- Faiblement

30. La revalorisation de la gare va améliorer l'image da la ville ?

1- Fortement

2- Moyennement

3- Faiblement

31. La revalorisation de la gare va améliorer la vie sociale dans la ville?

1- Fortement

2- Moyennement

3- Faiblement

32. La revalorisation de la gare va enrichir l'aspect culturel, architectural et urbain de la ville?

1- Fortement

2- Moyennement

3- Faiblement

33. La revalorisation de la gare influe les futurs projets urbains de la ville?

1- Fortement

2- Moyennement

3- Faiblement

34. Pensez-vous des autres impacts de la revalorisation de la gare ?

1- Oui

2- Non

* Si oui : citez les :

35. Que proposez-vous pour revaloriser la gare tant que patrimoine architectural et élément fonctionnel de la ville ?

.....

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

ولاية سكيكدة مديرية الثقافة

قرار رقم.....المؤرخ في.....
يتضمن التسجيل في قائمة الجرد الإضافي لمحطة القطار

إن والي ولاية سكيكدة :

- بمقتضى القانون رقم 09/84 المؤرخ في 04 / 02 / 1984 المتعلق بالتنظيم الإقليمي للبلاد
- بمقتضى القانون رقم 09/90 المؤرخ في 07/04/1990 و المتعلق بالولاية
- بمقتضى القانون رقم 98/04 15 جوان 1998 و المتعلق بحماية التراث الثقافي.
- بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 01 / 104 المؤرخ في 23 / 04 / 2001 و المتضمن تشكيل اللجنة الولائية للممتلكات الثقافية وتنظيمها وعملها .
- نظرا للمداولة رقم 30 الصادرة عن المجلس الشعبي الولائي بتاريخ 30 جوان و 01 جويلية 2010 المتضمنة المصادقة على مخطط حماية المواقع الأثرية عبر الولاية.
- بمقتضى القرار 2002/45 المؤرخ في 28 / 01 / 2002 المتضمن انشاء اللجنة الولائية للممتلكات الثقافية

نظر الموافقة اللجنة الولائية للممتلكات الثقافية على تسجيل محطة القطار في الجرد الإضافي في

اجتماعها يوم 07 / 10 / 2009 .

باقتراح من السيد مدير الثقافة لولاية سكيكدة :

يقرر:

المادة الأولى: يسجل في قائمة الجرد الإضافي المعلم التاريخي المسمى محطة القطار.

المادة 02: المعلم التاريخي محطة القطار يقع ببلدية سكيكدة - دائرة سكيكدة - ولاية سكيكدة

طبيعة الممتلك:

معلم تاريخي .

الوصف :

الوصف الداخلي:

يحتوي المبنى على طابقين : الطابق الأرضي+الطابق الأول:

الطابق الأرضي:

الجدران:

جدران المبنى مزينة بالزليج الأخضر المزخرف بزخارف نباتية ذات اللونين الأخضر والأزرق.

الأعمدة:

توجد بالطابق الأرضي عدة أعمدة دائرية من دون قواعد أو تيجان تزينها قطع فسيفسائية مربعة الشكل من أسفل الأعمدة إلى وسطها.

الأبهاء:

يوجد بالطابق الأرضي بهو يؤدي مباشرة إلى أرصفة السكة الحديدية جدران البهو مزينة بالزليج الأخضر الذي يحتوي على زخارف نباتية ملونة بالأصفر والأزرق.

الأدراج:

مبلطة ببلاطات رخامية بيضاء اللون ،جوانبها مزينة بقطع فسيفسائية مربعة الشكل..

الطابق الأول

الجدران:

مزينة بالزليج الأخضر الذي جلب من نابل بتونس وقد صنع من طرف أولاد شاملة من أصل يهودي.

الأعمدة

تتميز أعمدة هذا الطابق كذلك بشكلها الدائري المزخرف بقطع الفسيفساء المربعة الشكل، وهي أيضا لا تحتوي على تيجان أو قواعد.

الأبهاء:

يحتوي الطابق على بهو واسع مقسم إلى ثلاث فضاءات، توجد في وسط سقفه ما يشبه القبة إن نلاحظ وجود ملامح العمارة الموريتانية في البهو المركزي .

الأدراج:

في الجهة الشمالية للبهو يوجد درج، هذا الأخير يتفرع إلى جهتين: الشرقية و الغربية حيث كليهما يوصلان إلى الطابق الأرضي، هذه الأدراج يقسمها حاجز حديدي مزخرف بزخرفة رائعة تعود إلى أيام لويس 16 كما احتوى ذلك المبنى على مصعد أيضا وساعة كبيرة في بهو الطابق الأول.

إن الطابع المعماري لمبنى محطة القطار إلى حد كبير الطابع المعماري للنزل البلدي والبنك المركزي وقصر مريم

عزة

الوصف الخارجي:

المدخل الرئيس

يوجد في الجهة الجنوبية للمبنى .

الجدران:

جدران الواجهة مزينة بالزليج الأخضر ذو الزخارف النباتية والذي جلب من نابل بتونس وقد احتوت

بعض الزخارف على لفظ الجلالة ((الله)) .

الأبواب :

يوجد بالواجهة الرئيسية 05 أبواب حديدية كما يوجد هناك بابان خشبيان يشبهان الطابع الإسلامي وهما مقوسان في أعلاهما بهما نافذتان صغيرتان.

الصومعة :

توجد في الجهة الجنوبية الغربية صومعة مربعة الشكل بها زخارف هندسية مجوفة كانت تحتوي في أعلاها على ساعة دائرية كبيرة تم تدميرها من طرف L'OAS .

الموقع الجغرافي للممتلك الثقافي :

يقع وسط مدينة سكيكدة و المخطط الملحق لهذا القرار يوضح ذلك ، حدوده كالاتي :

- الشرق: المؤسسة المينائية ، كورنيش سطورة ، النزل البلدي
- الغرب: المنطقة الصناعية الصغرى
- الشمال الواجهة البحرية للبحر الأبيض المتوسط
- الجنوب: مديرية الفلاحة ، جبل المحادر (بوعباز) .

حالة الحفظ:

وضعية المعلم الحالية حسنة حيث كانت توجد مشاكل على مستوى الكتامات مما يسبب تدهور على مستوى الجدران الداخلية غير أن بعض أشغال التهيئة قد تم القيام بها من طرف مؤسسة النقل بالسكك الحديدية لمعالجة هذا المشكل.

المصادر و الوثائق التاريخية :

صور ومخططات (موجودة بملحق هذا القرار)

أهمية المعلم:

يعد المعلم من المعالم التي استعمل في إنشائها الطراز الموري الحديث إضافة إلى الأشكال الزخرفية المستعملة في تزيين المدخل و الجدران ، الأعمدة إلى جانب الفسيفساء بالنسبة للجدران و كذا الأدرج فهو يعتبر تحفة فنية و معمارية متميزة تستلزم الحماية.

امتداد المعلم :

كل أجزاء المعلم معنية بالتسجيل ضمن الجرد الإضافي و المنطقة المحمية تمتد على شعاع 200 م (على جميع الجهات) انطلاقا من المحيط المقترح للتسجيل في الجرد الإضافي.

الطبيعة القانونية للممتلك الثقافي :

ملك للدولة

هوية المالكين :

الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية SNTF

الارتفاقات و الالتزامات:

يمنع منعاً باتاً إلا بترخيص من وزارة الثقافة:

- كل الأشغال القاعدية من شبكات كهرباء و غاز و شبكات الهاتف الطرقات .
- وضع اللافتات و اللوحات الاشهارية أو إلصاقها بالمنطقة المحمية .
- البناء في محيط الرؤية للمعلم الأثري .

المادة 03 :

يمكن لمالكي الممتلكات المتواجدة داخل المنطقة المحمية أن يبدوا ملاحظاتهم مكتوبة في سجل خاص

لدى مديرية الثقافة لولاية سكيكدة.

المادة 04:

يكلف كل من السادة : الأمين العام للولاية و قائد مجموعة الدرك الوطني ، عميد الشرطة رئيس امن

ولاية سكيكدة ، مدير التنظيم و الشؤون العامة ، رئيس دائرة سكيكدة ، مدير الثقافة ، مدير أملاك الدولة،

مدير البيئة، مدير السياحة، مدير السكن و التجهيزات العمومية ، مدير البناء والتعمير، مدير الري، محافظ الغابات، مدير الشؤون الدينية، مدير المجاهدين، رئيس المجلس الشعبي لبلدية سكيكدة بتنفيذ هذا القرار الذي سيدون و ينشر في مدونة القرارات الإدارية للولاية .

الوالي

Annexe N° 03 : Documents des archives nationales

Charles MONTALAND
Architecte
1, Rue Zola, 1
ALGER



VILLE DE PHILIPPEVILLE

GARE D'AUTO GARS

DEVIS RECAPITULATIF

1.-Aménagement gare de départ au rez de chaussée	212861.00
2.-Aménagement extérieur (Cylindrage, cloture)	26650.00
3.-1er Etage	40267.00
	<hr/>
Total.....	279878.00
Somme à valoir pour imprévus divers...	21122.00
	<hr/>
Total définitif...	<u>301000.00</u>

Enregistré à PHILIPPEVILLE (E)
le 21 JUIN 1936 19 189 03 584
Reçu 1250 francs

[Signature]

VU & APPROUVE
Constantine le 27 MARS 1937
Pour le Préfet
le Secrétaire Général.

[Signature]

Alger, le 12 Novembre 1936

L'Architecte:
[Signature]

Charles MONTALAND
Architecte
1, Rue Zola, 1
ALGER



VILLE DE PHILIPPEVILLE

GARAGE D'AUTOCARS

DEVIS ESTIMATIF-BORDEREAU DES PRIX

I.-REZ-DE-CHAUSSEE

1.-Fouilles en rigole pour fondations les terres transportées aux décharges.	282mc	15.00	4230.00
2.-Béton armé pour semelles, dosage normal, compris coffrage, non compris aciers.	70mc	165.00	11500.00
3.-Béton au mortier de chaux dosé à 150 kg sous semelles de fondations	25mc	85.00	2125.00
4.-Béton armé pour poutres, poteaux, plancher exécuté à toute hauteur non compris coffrage ni plancher	147mc	175.00	25725.00
5.-Coffrage pour poteaux circulaires compris toutes sujétions.	180mq	15.00	2700.00
6.-Coffrage pour poutres et poteaux compris toutes sujétions	1202mq	12.00	14424.00
7.-Aciers ronds pour béton armé de tous diamètres, sans aucuns plus value pour croisement, déchets d'emploi ou autres.	25000kg	1.55	38750.00
			99454.00
		à reporter.....	

Report.....



99454.00

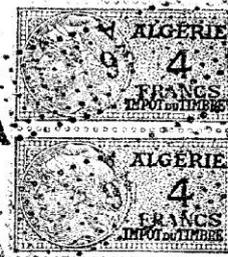
6.-Forme pour dallage composée d'un blocage en pierre de toutes dimensions de 0,20 d'épaisseur, bien damé et d'une forme en béton de ciment dosé à 200 kgs, de 0,15 d'épaisseur armé d'un quadrillage en fer de 6m/m (0,10 dans les 2 sens).	595mq	18.00	10710.00
9.-Carrelage en carreaux striés dits "trottoirs" posés au mortier de ciment.	392mq	24.00	9408.00
10.-Carrelage en carreaux de ciment 2 tons pour bureaux hall et W.C.	204mq	26.00	5304.00
11.-Bordures de trottoirs en ciment hourdés compris fondations.	115ml	30.00	3450.00
12.-Maçonnerie de moellons hourdés au mortier de chaux dosé à 300kg	44mc	105.00	4620.00
13.-Maçonnerie de briques pleines pour meneaux angles de murs etc... hourdée au mortier de chaux dosé à 300 kgs.	1mc	240.00	240.00
14.-Maçonnerie de briques creuses pour socle et poteaux de parapet	7mc	190.00	1330.00
16.-Cloison briques 3 trous hourdées au ciment	243mq	13.00	3159.00
16.-Murettes briques 9 trous hourdées au mortier de chaux	132mq	20.00	2640.00
17.-Murette briques boutisses	73mq	46.00	3358.00
18.-Ragréage de parois en béton armé.	1380.00	1,50	2070.00
19.-Enduit au mortier de chaux à 300 kgs compris toutes sujétions d'arêtes etc...	870mq	9.00	7830.00
à reporter...			153435.00



	Rport.....		153435.00
20.	Forme de protection en béton maigre d'une épaisseur moyenne de 0,15 pour terrasse comprise toutes sujétions.	920mq	9.00 8280.00
21.	Chape hydraulique Tecto 3 couches ou similaire.	920mq	15.00 13800.00
22.	Forme de protection en béton maigre de 0,04 d'épaisseur divisée en panneaux de 2mq environ	920mq	5.00 4600.00
23.	Gargouilles pour terrasses, en plomb de 3m/m	4	55.00 220.00
24.	Tuyaux en fonte pour descente compris pose crochets et scellement	408kgs	3.00 1224.00
25.	Appui de fenêtre en béton moulé glacis obtenu avant séchage complet	9ml	35.00 315.00
26.	Placage en faïence blanche de 1er choix, le dernier rang à bords arrondis. 18mq	90.00	18.00 1620.00
27.	Claustras en ciment moulé 120/025	6	50.00 300.00
28.	Pose de cadres	16.00	8.00 128.00
29.	Tube en fer rond de 40m/m pour balustrade	60ml	18.00 1080.00
30.	Escalier en béton armé limon de 0,80 de hauteur, marches marbre de 0,04 contre-marches 0,02 enduit de la voûte et du limon au mortier de chaux dosé à 300 kilog par mètre cube de sable; largeur des marches 2 mètres.	11marches	190.00 2090.00
31.	Rampe escalier tube fer de 40m/m formant main courante; lisse de 0,06/001 montants fer plat de 0,06/014; le tout débarrassé suivant limon compris pose scellement et toutes sujétions.	10ml	75.00 750.00

à reporter... 187842.00

Report.....



187842.0

32.-Tuyau de ciment de 0,20 de diamètre intérieur posé sur lit de sable de 0,10, les joints soigneusement coulés au ciment, compris tranchée et rebouchement après pose	70ml	30.00	2100.00
33.-Regard de chute en briques pleines à platenduit intérieur au ciment dosé à 600 kgs compris gorgés, tampon de fermeture et toutes sujétions: dimensions: 0,50 / 0,50.	2	50.00	100.00
34.-Regard de jonction 100/0,50 exécuté comme ci-dessus avec dalle plongeante	1	150.00	150.00
35.-Siphon de cour de 0,50 de diamètre compris pose et toutes sujétions	2	40.00	80.00
36.-Grille d'égout 0,50/0,50 modèle Pont à Mousson ou similaire	2	75.00	150.00
37.-Cloture des magasins à bagages par un grillage simple torsion genre Zimmerman ou similaire, maille de 0,02 cadre en cornière de 35/35 avec entretoise	120mq	35.00	4200.00
38.-Plus value dans cloture ci-dessus pour porte de 1.00/2.10 avec cadre de 0,30/0,30 croix saint André 3 paumelles H de 16 et 1 serrure	4	50.00	100.00
39.-Lambri d'assemblage à petit cadre bâti de 0,035 panneaux de 0,18 sapin rouge pour panneaux formant paroi bureau.	5mq	45.00	225.00
40.-Tablettes ou étagères en sapin blanc de 0,027	2mq	25.00	50.00
41.-Cloison vitrée pour bureau partie haute grand carreaux partie basse à panneaux et petits cadres	20mq	35.00	700.00

à reporter..... 195697.00

	Report..			195697.00
42.-	Plus value pour porte vitrée		30.00	60.00
43.-	Baie vitrée 4 vantaux dont 2 ouvrants cadre 12/7 barreaudée paumelles H de 0,14 et crémones 250/210 H.C.	2	290.00	580.00
44.-	Chassis vitré pour W.C. cadre 12/7 barreaudé 125/025	6	90.00	540.00
45.-	Porte pleine à lames barres et écharpes pour W.C. cadre 7/7 3 paumelles 1 serrure, 1 targette 0,70/210 J.C.	6	200.00	1200.00
46.-	W.C. siège à la turque compris chasse tuyaux de chasse et tous accessoires, robinet d'arrêt et toutes sujétions.	2	350.00	700.00
47.-	W.C. à l'anglaise exécuté comme ci-dessus sans abattant	3	360.00	1080.00
48.-	Lavabo genre "Hotélia" Jacob Delafon ou similaire compris siphon 2 robinets nickelés, glace biseautée et toute sujétion.	5	350.00	1750.00
49.-	Plomb en tuyaux pour alimentation eau	300 kg	4.00	1200.00
50.-	Robinetts arrêt de 15m/m	2	15.00	30.00
51.-	Peinture au silicore des murs	880mq	6.00	5280.00
52.-	Badigeons à la chaux des dalles et poutres en béton armé	1380mq	1.00	1380.00
53.-	Peinture huile 3 couches sur menuiseries neuves	102mq	5.00	510.00
54.-	Peinture huile de tube 3 couches formant rampe ou balustrade.	160ml	1.50	240.00
55.-	Vitrerie verre simple	20mq	25.00	500.00
				<u>210747.00</u>
	Somme à valoir pour imprévus divers			<u>2114.00</u>
	Total.....			<u><u>212861.00</u></u>

II.-AMENAGEMENTS EXTERIEURS.-



1.-Encaillassement des espaces libres, comprenant un hérisson en pierre dure de 0,20, une couche de caillasse passée à l'anneau de 0,06, de 0,10 d'épaisseur passée au rouleau de 16 tonnes jusqu'à complet tassement, achèvement par une émulsion bitumeuse.	1510mq	15.00	22650.00
2.-Cloture composée de panneaux en ciment moulés de 2 mètres de longueur réunis par des poteaux en béton à rainures fondés sur des massifs en béton de 0,30/0,30	100ml	35.00	3800.00
3.-Plus value pour portail à 2 vantaux dans cloture ci-dessus de 2m,50 de largeur compris toute sujétion	1	100.00	100.00
4.-Plus value pour portail à un seul vantail.	2	50.00	100.00
		Total....	<u>26650.00</u>

III.- 1er ETAGE.-



1.-Béton armé pour poutres et poteaux non compris coffrage et aciers.	29mc	175.00	5075.00
2.-Coffrage circulaire pour poteaux	10mq	15.00	150.00
3.-Coffrage pour béton armé	242mq	12.00	2904.00
4.-Aciers pour béton armé	5000kg	1,55	3450.00
5.-Murette double parois une brique 9 trous extérieure, une brique 3 trous intérieure compris toutes sujétions.	195mq	40.00	7800.00
6.-Enduit au mortier de chaux	610mq	9.00	5490.00
7.-Claustras en ciment moulé	21mq	70.00	1470.00
8.-Carrelages en carreaux de ciment 2 tens	54mq	26.00	1404.00
9.-Forme de 0,05 sous carrelage	54mq	4.00	216.00
10.-Escalier en béton armé limon de 0,50 marche et contre-marche marbre; long:2m,00	28	190.00	5320.00
11.-Rampa d'escalier semblable n°32 premier devis	15ml	75.00	1125.00
12.-Lambris d'assemblage batis 35m/m panneaux 18m/m	10mq	45.00	450.00
13.-Tablettes ou étagères	8mq	25.00	200.00
14.-Peinture au silicore	628mq	6.00	3768.00
15.-Peinture 3 couches	20mq	5.00	100.00
16.-Peinture de tubes	30ml	1,50	45.00
17.-Vitrerie verre simple	8mq	25.00	200.00
			<u>39157,00</u>
imprévis.....			<u>1200,00</u>
Total.....			<u><u>40367,00</u></u>

Annexe N° 04 : Documents techniques



Contrôle Technique de la Construction

الهيئة الوطنية لرقابة البناء التقنية في الشرق
CTC-Est
Organisme National de Contrôle Technique de la Construction de l'Est
www.ctc-est.com



Skikda, le : 29 JUIL. 2009

A MONSIEUR LE PRESIDENT
DE L'APC DE SIKKDA

Objet : Expertise

Projet : CENTRE CULTUREL MUNICIPAL AHCENE CHEBLI - SIKKDA-
CV CTC-est : B9.21.095

Références : 3719 /DL/AS/33

RAPPORT D'EXPERTISE



OBJET DE L'INTERVENTION :

L'objet de cette expertise est l'examen de l'état général de la structure du projet sus cité.

DESCRIPTION DE L'OUVRAGE :

Le bâtiment se compose d'un seul bloc historique composé de deux structures de deux époques très différentes :

- les réservoirs d'eaux romaines qui constituent le musée et les locaux des associations.
- La superstructure de l'ère coloniale ex-caserne militaire qui constitue le centre culturel municipal.

INSPECTION DE L'OUVRAGE :

- Dégradation de la corniche au niveau du musée municipal, lézardée de fissures au niveau des enduits extérieurs (Photo 1&2).
- Présence de mousses au niveau du musée, du principalement aux infiltrations des eaux usées des sanitaires au dessus (Photo 3&4).
- Carbonatation des pierres naturelles de décoration dans l'entrée du musée municipal (Photo5).
- Dégradation des escaliers, non utilisés depuis longtemps (Photo 6).
- Décollement du crépissage des fenêtres : apparition des briques en terre cuites pleines.
- Dégradation des façades et carbonatation des briques pleine en terre cuite par les infiltrations des eaux pluviales, traces importantes de l'humidité (Photo 7)
- Présence de Moisissure aux murs, dégradation de la peinture et descente des eaux pluviales (Photo 8).
- Importantes infiltrations à partir des parois extérieures ainsi que le flambement des faux plafonds (Photo 9 &10).
- Carbonatation très avancé des briques en terre cuite des parois extérieures (Photo 11 &12).
- Présence des mousses enveloppant les murs et structures, début de pourrissement des bois de la structure (Photo de 13 à 16).
- Dégradation des marches et des contremarches en bois (Photo 17).
- Dégradation des enduits et peinture intérieurs ainsi que la Putréfaction des poutres en bois servant de structure horizontale (Photo de 19 à 24).
- Dégradation par Putréfaction du toit en charpente de bois (Photo 25).
- Dégradation des planchers par Putréfaction (Photo 26).
- Rupture de poutre maitresses en bois, leur confortement à été fait en contreplaquée de bois (Photo 27 et 28).
- Dégradation importantes de la menuiserie en bois (photo 29)
- Dégradation importante de la charpente en bois sous la couverture de la terrasse en tuiles de terre cuite (Photo de 30 à 34).
- Décollement de certaines pièces des tuiles terre cuite de la terrasse, ainsi que présence des herbes au niveau de la corniche (Photo 35 &36)
- Moisissure des façades et apparition des herbes (Photo 37 &38).

ANNALYSE

- ✓ les dégradations observées sont dues essentiellement manque d'entretien : ✓
- ✓ Les infiltrations sont dues essentiellement aux manques de conduites adéquates des eaux pluviales (système défaillant).
- ✓ Manque sévère du maintient de l'ensemble des corps d'états de la structure.
- ✓ Non traitement des charpentes en bois contre les Putréfactions.
- ✓ Non traitement des parois en briques pleines de terre cuite contre la carbonatation ce qui conduit automatiquement à la non étanchéité des parois de l'humidité.
- ✓ Non protection de menuiseries extérieures contre l'humidité.
- ✓ Non traitement des enduits extérieurs, peinture, et gardes corps.

RECOMMANDATIONS:

- ✓ Reprise de la menuiserie.
- ✓ Prévoir une étude spécifique, par un bureau d'étude spécialisé dans les restaurations des vieux bâtiments, pour la réparation des planchers et autres corps d'états de la structure, et réparation de désordre de la charpente en bois en particulier.
- ✓ Renforcement de poutres maitresses fissurées par gaines métalliques.
- ✓ Renforcement de la cage d'escalier.
- ✓ Traitement des carbonatations des briques en terres cuites pleines.
- ✓ Eviter le déversement des eaux usées des climatiseurs sur la façade.
- ✓ Reprise des installations des eaux usées et les eaux pluviales dans leur ensemble.
- ✓ Nettoyage des corniches et descentes des eaux pluviales.
- ✓ Reprise des enduits extérieurs ainsi que les peintures et les gardes corps des escaliers.
- ✓ Traitement des étanchéités des parois.
- ✓ Remplacement des tuiles en terre cuite convenablement et conformément aux règles de l'art.

Annexe N° 05 : Résultats du questionnaire

	Question	Nombre	Obs %
01	Beau	36	73,47
02	Moyen	12	24,49
03	Laid	1	2,04
Total		49	100,00

Tableau 9 : La représentation de la gare chez les enquêteurs.

	Question	Nombre	Obs%
01	Bon	9	18,37
02	Moyen	28	57,14
03	Mauvais	12	24,49
Total		49	100,00

Tableau 10 : L'état actuel de la gare.

	Question	Nombre	Obs%
01	Influent	18	36,73
02	Moyennement	23	46,94
03	non influent	8	16,33
Total		49	100,00

Tableau 11 : L'influence de l'environnement sur la qualité esthétique de la gare.

	Question	Nombre	Obs%
01	Oui	46	93,88
02	Non	3	6,12
Total		49	100

Tableau 12 : La revalorisation de la gare.

	Question	Nombre	Obs%
01	restauration de la gare en Conservant la forme, le style architectural et la fonction	15	30,61
02	Réhabilitation avec extension et modernisation	27	55,10
03	Réhabilitation avec changement de fonction	3	6,12
04	Démolition et reconstruction	4	8,16
Total		49,00	100,00

Tableau 13 : La revalorisation de la gare.

	Question	Nombre	Obs%
01	Même matériaux traditionnels	7	14,29
02	Matériaux neuf et modernes	17	34,69
03	Mélange ancien et neuf	25	51,02
Total		49	100,00

Tableau 14 : Les matériaux utilisés pour la revalorisation de la gare.

	Question	Nombre	Obs%
01	Fonctionnel	19	38,78
02	Moyennement	27	55,10
03	Non Fonctionnel	3	6,12
TOTAL		49	100,00

Tableau 15 : L'état de fonctionnement de la gare.

	Question	Nombre	Obs %
01	Suffisantes	8	16,33
02	Moyennement	23	46,94
03	Insuffisantes	18	36,73
Total		49	100,00

Tableau 16 : Les lignes desservies par la gare.

	Question	Nombre	Obs %
01	Suffisantes	11	22,45
02	Moyennement	21	42,86
03	Insuffisantes	17	34,69
TOTAL		49	100,00

Tableau 17 : La surface actuelle de la gare par rapport aux besoins des habitants.

	Question	Nombre	Obs%
01	Oui	45	91,84
02	Non	4	8,16
Total		49	100,00

Tableau 18 : La relation fonctionnelle de la gare avec le port et la zone industrielle favorise.

	Question	Nombre	Obs%
01	Existantes	4	8,16
02	Moyennement	15	30,61
03	Faiblement	30	61,22
Total		49	100,00

Tableau 19 : Les moyens de confort dans la gare.

	Question	Nombre	Obs%
01	Fortement	35	71,43
02	Moyennement	11	22,45
03	Faiblement	3	6,12
Total		49	100,00

Tableau 20 : L'influence du manque du commerce sur le fonctionnement de la gare.

	Question	Nombre	Obs%
01	Fortement	29	59,18
02	Moyennement	13	26,53
03	Faiblement	7	14,29
Total		49	100,00

Tableau 21 : L'influence du manque des espaces de détente, loisirs et les espaces pour enfants sur le fonctionnement de la gare.

	Question	Nombre	Obs%
01	Fortement	28	57,14
02	Moyennement	12	24,49
03	Faiblement	9	18,37
Total		49	100,00

Tableau 22 : L'influence du manque d'aménagement extérieur, les parkings et les espaces verts sur le fonctionnement de la gare.

	Question	Nombre	Obs%
01	Fortement	27	55,10
02	Moyennement	13	26,53
03	Faiblement	9	18,37
Total		49	100,00

Tableau 23 : L'influence du manque de sécurité sur le fonctionnement de la gare.

	Question	Nombre	Obs%
01	OUI	20	40,82
02	NON	22	44,90
03	AUTRE	7	14,29
Total		49	100,00

Tableau 24 : La revalorisation de la gare en gare multimodale.

	Question	Nombre	Obs%
01	Fortement	32	65,31
02	Moyennement	17	34,69
03	Faiblement	0	0,00
Total		49	100,00

Tableau 25 : L'impact économique de la revalorisation de la gare.

	Question	Nombre	Obs%
01	Fortement	37	75,51
02	Moyennement	11	22,45
03	Faiblement	1	2,04
Total		49	100,00

Tableau 26 : L'impact de la revalorisation de la gare sur le tourisme dans la ville.

	Question	Nombre	Obs%
01	Fortement	35	71,43
02	Moyennement	13	26,53
03	Faiblement	1	2,04
	Total	49	100,00

Tableau 27 : L'impact sociologique de la revalorisation de la gare.

	Question	Nombre	Obs%
01	Fortement	35	71,43
02	Moyennement	12	24,49
03	Faiblement	2	4,08
	Total	49	100,00

Tableau 28 : L'impact de la revalorisation de la gare sur les aspects culturel, architectural et urbain de la ville.

Entretien le 13/06/2013

Nom et prénom : Saadi Mokhtar

Profession : chef de gare

Expérience : dix ans (10)

Question 1 : C'est quoi la SNTF ?

Réponse 1 : société à caractère commercial et industriel gérée sous la tutelle du ministère du transport.

Question 2 : Est-ce que vous pouvez nous parler sur le chemin de fer de Skikda ? l'histoire ; la création et les lignes qui desservent ?

Réponse 2 : la ligne de Skikda –Constantine est créée en 1870, afin de relier le port de Skikda à Constantine et vers le Sud, dans un souci militaire et économique. –La ligne qui desservent la gare de Skikda, c'est El bordj sur 2 voyages : le matin et le soir ; à un tarif de : 750 DA. –Les trains marchandises à Ben Rahel : les carburants et au Sud : Constantine ; El khroub. –Côté Alger : Sétif ; El bordj. (Les carburants, les céréales et les produits chimiques)

Question 3 : Pourquoi la ligne Skikda-Constantine est-elle arrêtée ? quel est le problème ?

Réponse 3 : le problème c'est : la voie a besoin d'une réparation et maintenance ; aussi problème de la panne des trains (trains très anciens).

–le problème de la seule voie dans le tronçon Ramdan Djamel, qui provoque le retard des trains jusqu'à 30 minutes.

Question 4 : Quels sont les autres facteurs qui ont subi le mauvais fonctionnement de la gare ?

Réponse 4 :

- 1-l'ancienneté du parc roulant.
- 2-l'ancienneté des voies.
- 3-le manque du personnel qualifié.
- 4-Le manque des commodités de confort.
- 5-Le manque de la culture du train chez les citoyens de la ville
- 6-Le manque de trains de nuit.

Question 5 : Que pensez-vous d'une revalorisation de la gare ?

Réponse 5 : la gare de Skikda est un monument historique qu'il faut protéger ; il a besoin d'une réfection au niveau des façades, l'étanchéité.

– Aussi, il faut revoir les installations électriques, mais le problème qui se pose qui sont encastées sous la mosaïque, donc il faut créer une autre apparence.

– Dédoubler la voie Skikda –Ramdan Djamel et créer des autres lignes vers Laarbi Ben Mhidi , et si possible

vers Djijel à fin de favoriser l'aspect littoral.

- Dégager l'entrée de la gare, en prévoyant une station taxi.
- Sensibiliser les citoyens à utiliser le train par des séminaires et des portes ouvertes.
- Faire une extension des voies vers le port après la destruction des hangars .
- Moderniser la gare.

Question 6 : Que pensez-vous de l'extension de la gare en gare multimodale ?

Réponse 6 : - Je pense ce n'est pas possible, à cause qu'il y a beaucoup de contraintes.

- Il y a le port et le boulevard qui gêne.
- Une gare multimodale a besoin des grandes surfaces, et le centre de Skikda est très dense, et déjà souffre d'embouteillage.

Question 7 : Pensez-vous que l'Algérie possède des bureaux d'étude et des entreprises qualifiées pour faire la réhabilitation de la gare ?

Réponse 7 : Oui, mais je préfère des partenaires étrangers, et surtout de France, car la gare de Skikda est conçue par un architecte Français.

Entretien le 21/05/2013

Nom et prénom : Mohamed Tichtich Abd El Kader

Profession : attaché de conservation

Expérience : musée de circa + la direction de culture 2008-2013

Question 1 : Sur le classement de la gare ?

Réponse 1 : le dossier au niveau de ministère, il manque les pièces de la nature juridique (bien de l'état ferroviaire ou bien de la commune)

Question 2 : Les mesures de protection d'un patrimoine ?

Réponse 2 :

- 1- L'inscription sur l'inventaire supplémentaire : classement au niveau local
- 2- Le classement : un bien culturel national (la loi 04/98).
- 3- Le secteur sauvegarde : tout un tissu.

Question 3 : La procédure d'un projet de réhabilitation un bien culturel ?

Réponse 3 :

1/L'étude :

*L'étude sera insérée l'opération par la direction de la culture, demande un projet de réhabilitation et inscrit l'opération au ministère de la culture.

*Le dossier sera étudié au niveau du ministère et transfère le dossier vers le ministère de finance pour l'accord après prévoir l'enveloppe nécessaire pour le projet.

3*Lancer l'appel d'offre pour l'étude : par la direction de la culture (service de travaux).

2/L'ouverture et le jugement de plis : le jugement des plis est par rapport le mieux disant : l'offre technique + l'offre financier = le mieux disant

3/ Les conditions des bureaux d'étude :

*La qualification : le bureau d'étude doit avoir un architecte qualifié dans la réhabilitation.

*Le bureau d'étude doit avoir un argument du ministère de culture suivant une arrêtee.

*L'argument du ministère de la culture sera pesé après une procédure d'un concours, un CV, un savoir faire et un diplôme supérieur Magister ou Doctorat.

4/Le cahier de charge : sera élaboré par la direction de la culture ; c'est un cahier de charge adapté à un autre ordinaire des études, mais il est modifié dans les articles qui sont adaptés et accordés par rapport la recommandation de la loi 04/98.

– Le cahier des charges sera consulté par la commission des marchés de la wilaya.

– Tous le dossier de l'étude : le cahier de charge, les planches, exige l'approbation du ministère qui prend trois mois du temps.

1/ La gestion du projet : par le ministère de la culture, aux niveaux des directions : on note un manque des spécialistes en réhabilitation, soitingénieurs ou architectes qui fait le suivi du projet.

2/ On constate le manque des entreprises qualifiées en réhabilitation et celle qui soit qualifiées vont sous missionnés avec un coût élevé et l'offre va s'opter vers le moins disant.

3/ La formation des gens spécialistes en réhabilitation est une obligation quelque soit bureaux d'études et entreprises.

4/ Aussi bien la formation de la main d'œuvre qualifiée dans la réhabilitation et la restauration à cause du manque de ces moyens humains.

5/ Le manque des moyens matériels et les matériaux adaptés pour la réhabilitation.

– On peut opter pour une réhabilitation de la gare avant qu'elle va être classée : suivent la législation.

– **La différence entre la réhabilitation des logements et celui des monuments historiques** : dont les valeurs :

Le monument historique est défini par ces valeurs : historiques et esthétiques, il mérite un classement à cause des deux critères qui forme d'un édifice un patrimoine à son cachet et une identité et constitue une mémoire d'une ville.

Par rapport aux logements aussi : ils ont considéré comme patrimoine par leur valeur historique (plus de 5 ans est considéré comme patrimoine) mais le but de la réhabilitation n'est pas le même, pour les monuments le souci majeur est culturel et économique, mais pour le logement le souci majeur c'est social.

-L'intervention sur un bâtiment inscrit ou classé :

*L'intervention ne doit pas sortir des articles et des recommandations législatives de la loi 40/98.

*Chaque intervention n'est pas possible sans avoir l'accord du ministère de la culture.

*L'inscription du bâtiment dans la liste inventaire de classement va influencer la nature du projet de sa revalorisation.

*Le futur classement du monument va garantir un soutien financier pour le sauvegarde.

-Les interventions :

1-Consolidation de la structure.

2-Modification dans la qualité des espaces.

3-Restauration des façades.

4-Restauration de l'entrée principale dans le souci de l'authenticité de la matière.

5-Refection de l'installation.

6-Le facteur médiatique (marketing) : générer par les spots publicitaires et les annonces dans les presses va contribuer à la présence active de la gare dans le paysage culturel de la ville.

Entretien le 27/10/2013

Nom et prénom : Ayadi Abdallah

Profession : directeur de l'office local du tourisme de Skikda

Question 1 : Pouvez vous nous parler sur la gare ferroviaire et son historique?

Réponse 1 : c'est la gare unique en Afrique du Nord : conçue par l'architecte CHARLES Mantalnd, c'est la gare unique qui a un sous sol du quai avec des escaliers qui mène vers les quais, c'est la copie de la gare Chatlieen France. – Il y a 2 plaques commémoratives : une se trouve au niveau de la façade principale et l'autre se trouve à l'intérieur de la gare intégré dans la cage d'escalier principal de la gare. –

L'entreprise de la gare : « Salors »

-Pour la décoration :

*La mosaïque : la faïence de la Tunisie « Nabel ».

*Le marbre : blanc ramené de la carrière de Filfila et le marbre noir en gris est ramené de la Carar (Sud de l'Italie « La Sicile »)

-Avant la construction de l'actuelle gare, elle a existe une hale et une autre à Lilou, et il y avait des bacs qui transportent le minérale de fer de Filfila au port.

-La création de la gare est liée à la mise en service de la ligne ferroviaire Skikda-Constantine en 1878 pour les objectifs suivants :

*Ramener de France le matériel pour les militaires.

*L'exploitation des biens de l'Algérie avec un moyen moins couteux et moins ennuyeux.

*Construire des villes Françaises en Algérie.

Question 2 : Comment voyez-vous l'état actuel de la gare ?

Réponse 2 : La gare handicapée.

Question 3 : Et selon vous quelles sont les principales causes qui ont engendré le dysfonctionnement de la gare ?

Réponse 3 : Il n'y a pas une culture de trains chez les citoyens de la ville.

-Les retards des trains qui ont empêché les gens d'utiliser le train.

-Le manque de confort et toutes les commodités de la vie moderne dans la gare.

Question 4 : Les retards du train sont dus à quoi?

Réponse 4 : Ces retards se sont qu'il y a une seule voie dans le tronçon Skikda-R. Djamel, cette voie desservie aussi le transport de marchandise qui va passer en priorité,

Question 5 : Vous comme un directeur de l'office du tourisme, Est-ce que vous encouragez les touristes à venir par train et de visiter la gare?

Réponse 5 : Bien sûr, mais il n'y a pas de train qui mène d'Alger à Skikda, il y a un train Annaba –Alger, il passe par R. Djamel vers 21 h de nuit pour aller à Alger et le retour à 4 h du matin et il n'y a pas une correspondance entre la gare de Skikda et de R. Djamel.

Question 6 : Est-ce que vous êtes d'accord avec la reconversion de la gare ferroviaire de Skikda en musée ?

Réponse 6 : Non, la gare de Skikda c'est un point essentiel de rechargement des hydrocarbures et marchandise, et elle fonctionne bien avec le port et la zone industrielle, elle reste une gare.

Question 7 : Que proposez-vous pour revaloriser la gare tant que patrimoine architectural et élément fonctionnel?

Réponse 7 :

1-Restituer l'horloge à l'identique.

2-Améliorer la qualité des services.

3-Moderniser et équiper la gare : intégrer des restaurants, des aires de jeux pour les enfants, des cosmétiques, des toilettes convenables pour que la gare peut vivre.

4-Dédoubler la voie et séparer les deux transports voyageurs, marchandises.

5-Assurer des nouvelles dessertes en créant des lignes vers le capital et le Sud.

6-Faire la liaison et la correspondance avec la gare de R. Djamel en prévoyant un service de transport urbain (bus ou taxi) comme la filiale STIM (société de transport intermodale).

Entretien le 11/11/2013

Nom et prénom : Bourouis Mohamed

Profession : Ancien chef de gare de Skikda

Expérience : Plus de 25 ans chef de gare de Skikda

Question 1 : Est-ce vous pouvez nous parler sur la gare de Skikda entant que vous êtes un ancien chef de cette gare ?

Réponse 1 : La gare de Skikda est un très jolie gare, c'est un monument historique de la ville, mais aussi elle joue un rôle primordiale dans l'économie du pays.

-La gare de Skikda gère 53% du C.A (chiffre d'affaire) de la région de Constantine par le transport de marchandise et surtout les carburants.

-Et vue son emplacement stratégique à proximité du port et de la zone industrielle, la gare est reliée au port par des voies portuaires, aussi le réseau prolonge à l'ENIP par des voies pétrochimie et à Naftal pour le transport des carburant.

-Et normalement chaque poste de la zone de Skikda doit être branché par le réseau ferré.

Question 2 : Quels sont les insuffisances qui ont causé le mal fonctionnement de la gare ?

Réponse 2 : Il y a beaucoup de problèmes soulevés dans la gare qui ont engendré un mal fonctionnement, je peux noter :

1-L'ancièté et le vétuste de l'immeuble et ses équipements techniques y compris : le chauffage, la climatisation, l'électricité, l'ameublement, les équipements de contrôle et de sécurité, l'éclairage extérieur
.....

2-Le problème de la seule voie qui provoque les retards des trains.

3-La gare et les rails inondés dans la période hivernale.

4-Les billets du train sont exhaubitants et la forte concurrence avec le transport urbain.

5-Le manque de confort et la dégradation de la qualité de service.

6-Le vétuste du parc roulant.

Question 3 : Que proposer vous pour revaloriser cette gare ?

Réponse 3 :

-Il faut : premièrement réhabiliter le bâtiment avec toutes ses richesses architecturales artisanales et restituer son image originale par la reconstruction de l'horloge

-La réfection de l'éclairage en intégrant des néants.

- Réparation des horloges de la gare : l'horloge du hall d'accueil, l'horloge du quai, l'horloge central dans le bureau du chef service.
- Rénover le parc roulant en adoptant les trains électriques : courant : continue et alternatif.
- Réhabiliter le réseau de drainage des eaux pluviales.
- Restaurer la mosaïque et les fresques.
- Intégrer des tabacs journaux, cabinet téléphonique, téléaffichage, tableau de signalisation.
- Dédoubler la voie ferrée du tronçon Skikda –Ramdan Djamel et brancher une voie ferrée au nouveau port.
- Alléger le billet du train au prix du taxi.

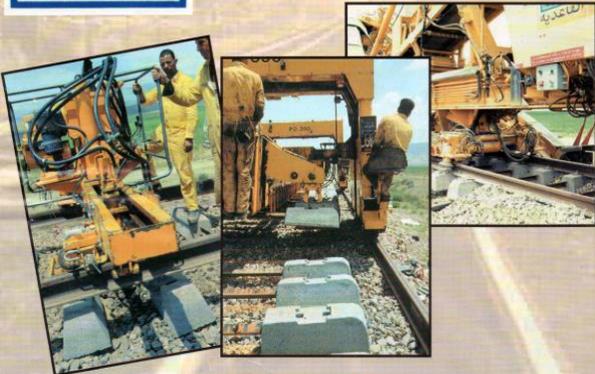
Annexe N° 07 : Documents de la gare



Relations	Nbre de dessertes (A/R)	Temps de Parcours	Gares Desservies
Constantine - Skikda	6	1h14'	El Harrouch-R.Djamel
Constantine - Annaba	2	1h44'	Azzaba-R.Djamel
Constantine - Jijel	2	2h30'	Tamalous-A.Kechra-El Milla
Constantine - Biskra	2	3h15'	A.Mlila-Batna
Constantine - A.Beida	2	1h30'	A.Mlila-O.El Bouaghi
Constantine - B.B.A	2	2h10'	Sétif




“INRAFER
au service
de la dynamique
nouvelle du Rail”



INRAFER
“Le savoir-faire du Ferroviaire”

Siège Social : 15, Rue Colonel Amirouche BP 208
ROUIBA 16007 (ALGER) ALGERIE
Tél : (021) 85.49.63 - 85.51.27 - 85.59.05
Fax : (021) 85.62.72 - www.infrafer.com




STG
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE GRAINS

assure aux meilleures conditions techniques et commerciales, le transport par wagons des céréales en sacs et en vrac au départ des ports commerciaux algériens et de l'ensemble des unités de stockage (silos continentaux) reliés au réseau ferroviaire national.

Direction Commerciale
Nouveau faceau de la gare Dar El Baïda
tel. fax 021 20 78 04
021 50 68 34

Région Est
Gare SNTF-Oran
tel. fax 041 61 34 50

Région Ouest
Gare SNTF-Kuroum
tel. fax 031 96 40 71
tel. fax 031 96 40 72

Région Centre
Gare SNTF-Rustein Day
tel. fax 021 23 43 23

Région Nord
Gare SNTF-Constantine
tel. fax 038 96 77 88

FILIALE COMMUNE SNTF/JOAIC



RAIL EXPRESS
Société à responsabilité limitée

Rail Express vous offre ses services pour les transports suivant:

- Transport de colis express.
- Transport de colis messagerie.
- Transport spécialisé de médicaments.

Avantages:

- Le respect des délais d'acheminement.
- Une formule d'assurance permettant de garantir l'intégralité des colis traités.
- Le service porte à porte.






Direction Générale 05: Route d'Alger (Zabana), Bldu Algérie, Tél: 025.41.27.48 à 48 & 025.40.23.18 à 11 fax: 025.35.27.81
 Direction Commerciale 16: A.D. 025.35.27.78 • Direction de l'Administration et des Finances 16: A.D. 025.35.27.82 • Direction de l'Agence régionale d'Alger 16: Fax: 021.73.73.42
 Direction de l'Agence régionale de Constantine 16: Fax: 031.94.76.28 • Direction de l'Agence régionale d'Oran 16: Fax: 041.45.14.47 • Direction de l'Agence régionale de Annaba 16: Fax: 038.65.35.16

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DES PRODUITS ÉNERGÉTIQUES



Siège social
 Ancienne gare de Oued Smar - Alger
 BP 49 - CP 16270
 Tél: (213) 021 51 67 23
 021 51 36 07
 Fax: (213) 02151 65 25

Représentations régionales

Alger
 Gare d'Hussein Dey
 Tél: (213) 021 71 15 10
 Poste 34 86
 Tél/Fax: (213) 021 49 79 12

Oran
 gare d'Oran
 Tél/Fax: (213) 041 40 67 61

Constantine
 gare de Khroub
 Tél: (213) 031 96 31 83
 Fax: (213) 031 96 54 70



FILIALE COMMUNE: SNTF-NAFTAL



RAIL-ELECTR
FILIALE SNTF

DES COMPÉTENCE ET UNE EXPERIENCE
 AVERÉE DANS LA MAINTENANCE
 ET LA POSE DE CATENAIRES

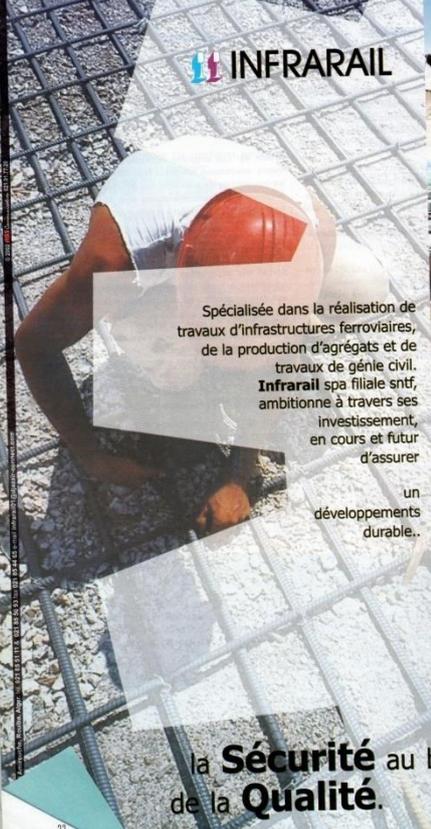




Siège:
 Rue de la Clemence
 - Souk-Ahmed -
 Tél: (213) 037 92 70 77



Spécialisée dans la réalisation de
 travaux d'infrastructures ferroviaires,
 de la production d'agréats et de
 travaux de génie civil.
Infrarail spa filiale sntf,
 ambitionne à travers ses
 investissements,
 en cours et futur
 d'assurer
 un
 développements
 durable..






la **Sécurité** au bout
 de la **Qualité.**

ESTEL
Filière de la STT7

TÉLÉCOMMUNICATION

SIGNALISATION

- Installation, raccordement et mise en service de système complet de SIGNALISATION FERROVIAIRE.
- Installation, raccordement et mise en service de RESEAUX DE TELECOMMUNICATION.
- Etude de maturation et d'exécution.
- Les travaux de GENIE CIVIL, liés à l'activité de la filiale.
- Développement et intégration du MATERIEL FERROVIAIRE.

ELECTRICITE

ENGINEERING

BOUARD
m o u l u r e s p l a q u a g e s

TRANSFORMATIONS ET COMMERCIALISATION
BOIS & DÉRIVÉS
Exotiques, Résineux et essences fines.

Placage tranché, sciage avivé et semi avivé, sciage en plot.
Fabrication de lambris et meubres.
CTP & MLP.

Nouveaux espaces et autres savoir faire.

Orger El-Ahmaria 43,240 Wilaya de Mila
Tél.: (031) 520.951 - 520.330 et 331
Fax: (031) 520.440
e-mail: bouard.n@djazair_connect.com

Algerian Logistics Connexion
S P A R T I E L • L O G I S T I Q U E

...entre vous et vos partenaires!

09 Boulevard Belkacem 16227 Babouze Alger
Tél: 021 854 322 - 021 854 323
www.algerianlogistics.com

SETI-RAIL SA
Société d'Etudes techniques et de l'Ingénierie du Rail
SARL n° 2011

SETI-RAIL - Route Nationale n° 5 - BP 25 - Kouba - Alger
Tél. : 021 97 921 854 323 - Fax: 021 854 322

NOUVELLES NOMINATIONS

À RESTAU RAIL

Suite à la démission de M. FERGANI de son poste de Président Directeur Général de la Filiale RESTAU RAIL. Le Conseil d'Administration a procédé, en date du 07 octobre 2002, à son remplacement par M. RAHMOUNI Tewfik.



Déroulement de carrière de M. Rahmouni Tewfik

*Date de naissance: 27 août 1961.
Situation familiale: marié et père de deux enfants.
Titre de diplôme: Ingénieur d'Etat en technologie de fabrication mécanique.*

Principaux postes et/ou fonctions antérieurs au recrutement:

- 1985-1988:** Préposé stagiaire à la SNTF
- 1988- 1998 :** Ingénieur attaché à Engineering Matériel Ferroviaire SNTF.
- Avril 88-1990:** Chef de Division à la Direction du Matériel et traction de la SNTF.
- 1990-1994:** Chef de Département à la Direction du Matériel et traction de la SNTF.
- 1994-1995:** Chef de projet à la SNTF.
- 1995-1996:** Président Directeur Général de Rail Maghreb Transport, filiale de la SNTF.
- 1997-1998:** Directeur régional de la SNTF.
- 1999-2001:** Directeur de transport à la STPE.
- 2001-2002:** Chef de projet transport intermodal de conteneur.
- 07 octobre 2002:** Président Directeur Général de Restau Rail.

À LA TÊTE DE LA (DMT)

Nouvelle nomination à la tête de la Direction du Matériel et de la Traction. Il s'agit de la nomination de Mme MAHIOUT Fatma Zohra, précédemment chef de département matériel remorqué.



Déroulement de carrière de Mme Mahiout.

*Date et lieu de naissance: 10/01/1961 à Fouka (Tipaza).
Situation familiale: mariée.
Titre de diplôme: Ingénieur d'Etat.
Spécialité: électronique.
Date de recrutement: 01/04/1989.
Fonction actuelle: Directrice matériel et traction.
Date de nomination: 15/10/2002.*

Principaux postes et/ou fonctions antérieurs au recrutement:

Chargée d'études à SNVI - Unité Entretien et Recherche.

Principaux postes et/ou fonctions postérieurs au recrutement :

- Sous directrice technique (UEMR Hussein Dey): du 13/10/1990 au 17/01/1993.
- Chef division entretien en ligne (XM) du 17/01/1993 au 25/12/1996.
- Chef division technique (XM) du 25/12/1996 au 24/04/1999.
- Chef département matériel remorqué (XM) du 24/04/1999 au 15/10/2002.
- Directrice matériel et traction du 15/10/2002 à ce jour.

LEXIQUE FERROVIAIRE

RAIL:

Mot anglais prifite de métal servant de guide à un mouvement de transaction. Voie ferrée - chemin de fer.

TRAFIC:

Importance et fréquence de la circulation des trains, circulation de marchandises(trafic ferroviaire).

FAISCEAU:

Réunion de choses semblables liées ensemble faisceau de voies, ensemble de voies ferrées groupés de façon sensiblement parallèle et réunis par des aiguillages.

AIGUILLAGE:

Ensemble de rails mobiles, destinés à faire passer les véhicules ferroviaires d'une voie à une autre.

ATTELAGE:

Action ou manière d'atteler, accrocher des voitures, des wagons.

BALLAST:

Ensemble de pierres concassées qui maintiennent les traverses d'une voie ferrée et les assujettissent.

TRAVERSES:

Pièce d'appui posée sur le ballast perpendiculairement aux rails d'une voie ferrée, qu'elle supporte et dont'elle maintient l'écartement.

VOIE FERREE:

Double ligne de rails parallèles, fixés à des traverses placées transversalement sur le ballast, servent à la circulation des trains.

GARE:

Ensemble des bâtiments et des voies d'un chemin de fer ou se font le dépôt des marchandises, l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

Mme. L. BRAKNI

puisqu'il peut abriter quelques cent cinquante familles en même temps, lesquelles sont hébergées dans cinquante deux (52) chambres et quatre (04) bungalows.

Le centre dispose d'un espace vert très appréciable et de par son aspect spacieux, il permet aux familles de faire des randonnées en toute quiétude. Il se compose d'un bloc administratif, une salle de restauration, qui peut accueillir deux cent soixante (260) couverts à la fois, une cuisine, une infirmerie et un "Moussala" (espace aménagé pour la prière). Quatre (04) travailleurs permanents



et des vacataires recrutés selon les besoins sont mobilisés pour faciliter le séjour aux estivants. Concernant l'alimentation en eau, le centre dispose des sources d'eaux et d'un château d'eau d'une capacité de trente mille litres.

Pour le volet animation, les hommes bénéficient des tournois de football, jeux de carte et de boules, les femmes quant à elles, peuvent se donner à cœur joie à la danse du ventre durant

les soirées musicales organisées par le staff directoire.

Véritable espace de convivialité et de détente les centres de vacances de la SNTF ont permis aux familles de se connaître, de s'apprécier et de tisser un lien d'amitié.

Au bout des vacances, ces familles se quittent, pour certaines d'entre-elles avec un gros pincement au cœur, pour d'autres en larmes, mais toutes se promettent de revenir l'année prochaine!

Au bout de notre "randonnée" aux centres de vacances nous n'avons constaté aucun cas d'intoxication, toutes les familles ont profité des vacances dans un cadre serein et bien quadrillé en sécurité, toutefois le volet animation, dans la majorité des centres, a manqué au rendez vous, les gestionnaires ont invoqué des raisons budgétaires. Il faut dire aussi que les responsables des centres ont eu à souffrir du surplus des estivants, certains d'entre eux imputent ce désagrément à une défaillance dans la programmation, mais croyant en la solidarité des cheminots ils ont fait des acrobaties pour traiter, au mieux, toutes les familles.

Certains gérants des centres ont exprimé le souhait de recevoir des encouragements par écrit et assistance de la part de la tutelle, entreprise qui leurs mettra un peu de baume aux cœurs et leurs permettra de consentir de plus en plus d'efforts pour les années à venir.

K. Lahcène



LEXIQUE FERROVIAIRE

Voitures

Véhicule servant au transport de voyageurs.

Wagons

Véhicule ferroviaire, employé au transport des marchandises et des animaux.

Locomotives

Machine à vapeur, électrique à moteur thermique ou à air comprimé montée sur roues et destinée à remorquer un convoi de voitures ou de wagons sur une voie ferrée.

Locotracteur

Engins de tractions ferroviaires actionnés par un moteur thermique de faible puissance.

Draisine

Petit wagon automoteur utilisé par le personnel des chemins de fer pour l'entretien des voies.

Bogie

Chariot à deux essieux, sur lequel pivote le châssis d'un wagon dans les courbes.

Essieu

Face de métal recevant une roue à chacune de ses extrémités et supportant le poids du véhicule.

Tampon

Plateau vertical, muni de ressorts, placé à l'extrémité des voitures ou des wagons pour amortir les chocs.

Câblot

Petit câble.

L. Brakni

ACCUEILLANTE

Un hall ouvert et aéré, émergeant sur l'espace public, accueille de manière organisée les services liés au transport : accueil, information, vente.



REPÉRABLE

L'accès à la gare se fait de préférence par un bâtiment unique situé au carrefour des flux urbains. Il joue un rôle de repère, porte l'identité du réseau de transport et s'insère harmonieusement dans son environnement.

Une gare efficace et fonctionnelle

offrant à tous un accès facile au réseau



SÛRE

La continuité visuelle des espaces et l'absence de longs couloirs contribuent au sentiment de sécurité. Le traitement de la lumière, des matériaux et de l'acoustique participe à créer un environnement apaisant.

FLUIDE

Entre le hall d'accueil et les quais, les parcours des voyageurs sont directs, courts, intuitifs.



ACCESSIBLE

L'espace est conçu pour faciliter les cheminements de tous les voyageurs et prend en compte l'ensemble des handicaps.



Une gare connectée

organisée pour faciliter les échanges

NUMÉRIQUE

La gare s'inscrit dans l'ère du développement des technologies de l'information et de la communication. Ainsi, elle permet l'accès à différents services numériques : internet mobile haut débit, relais e-commerce, etc.



INTERMODALE

Les accès et cheminements vers les modes doux (vélo, marche à pied) et les réseaux de surface (tramway, bus) sont naturels, sécurisés et les plus simples possibles.



FACILE

D'une ligne à une autre, les correspondances sont évidentes et rapides.



VIVANTE

Les espaces de la gare accueillent des rencontres culturelles et d'expression artistique, véritable lieu de vie ouvert sur la ville.



Une gare lieu de vie

et créatrice de valeur

ATTRACTIVE

Aux abords de la gare, la ville se densifie et se structure. L'insertion de la gare est compatible avec un développement immobilier mixte. Ces projets de logements ou de bureaux accompagnent le développement du territoire.



ARND BRONKHORST / ANSA / CONTRASTO

PRATIQUE

L'offre de commerces et services simplifie le quotidien des voyageurs et des riverains et participe à la vitalité urbaine locale.

