



**Département Patrimoine Architectural et Urbain  
Laboratoire ETAP  
MEMOIRE DE RECHERCHE**

**MASTER ARCHITECTURE ET PATRIMOINE**

**Monographie sur la gare ferroviaire de la ville de CHLEF**

**Présenté par**

**ASLI Amina**

**Sous la Direction de :**

**Pr. ABDESSEMED-FOUFA Amina**

<b>Jury</b>	<b>Nom et prénoms</b>	<b>Grade</b>	<b>Institution</b>
<b>Président</b>		MCB	I.A.U
<b>Examineur</b>		MCB	I.A.U
<b>Encadrant</b>	Abdessemmed-FOUFA Amina	Pr	I.A.U

<b>SOMMAIRE</b>	<b>01</b>
Liste des figures	03
<b>CHAPITRE I : CHAPITRE INTRODUCTIF</b>	
<b>I-1 Introduction</b>	<b>09</b>
<b>I-2 Problématique</b>	<b>10</b>
<b>I-3 Les objectifs de recherche</b>	<b>10</b>
<b>I-4 Méthodologie et outils de travail</b>	<b>10</b>
<b>CHAPITRE II : CHAPITRE CAS D'ETUDE</b>	
<b>II-1 Histoire de la ville de CHLEF</b>	<b>13</b>
1-Période romaine	13
2-Période coloniale	13
3-Séisme 1954	15
4-Séisme 1980	17
5-Période postcoloniale	18
<b>II-2 La création de chemin de fer en Algérie</b>	<b>19</b>
<b>II-3 Histoire de chemin de CHLEF (Ex :Orléanville) et la création de la nouvelle gare ferroviaire</b>	<b>21</b>
-Le tremblement de terre 1954 de CHLEF	21
-La reconstruction de la gare ferroviaire d'Orléanville	22
<b>II-4 Présentation et situation de la gare ferroviaire de CHLEF Ex Orléanville</b>	<b>23</b>
-La réhabilitation de la gare	27
-Les recommandations relatives les constructions après le séisme 1954	28
<b>III-1 Présentation de l'Architecte ROLAND SIMOUNET</b>	<b>30</b>
<b>III-2 Situation</b>	
- Milieu naturel	31
- Milieu construit	31

---

---

- Milieu économique social	34
III-3 Composition d'ensemble	35
III-4 Description de la volumétrie de l'édifice en 3D	38
III-5 Les matériaux	43
III-6 La structure	43
III-7 La couverture	46
III-8 Traitement de sol	48
III-9 Les éléments architectoniques	48
- Portes	49
- Fenêtres	49
III-10 Les escaliers	50
III-11 Les façades	51
III-12 Les coupes	53
III-13 Conclusion	55
III-14 Dossier graphique de la gare	56
Bibliographie	59

---

---

## LISTE DES FIGURE

**FIGURE 01.** carte de la période romaine de la ville de CHLEF/Source : Google earth  
Dessin par Auteur

**FIGURE 02.** Carte de la période coloniale 1830 de la ville de CHLEF /Source : Google earth  
Dessin par Auteur

**FIGURE 03.** Carte de la période coloniale 1843 de la ville de CHLEF/Source : Google earth  
Dessin par Auteur

**FIGURE 04.** Carte de la période coloniale 1848 de la ville de CHLEF/Source : Google earth  
Dessin par Auteur

**FIGURE 05.** Carte de la période coloniale 1834 de la ville de CHLEF/Source : Google earth  
Dessin par Auteur

**FIGURE 06.** Photos séisme 1954 /Source :PDF\_ Histoire d'Orléansville

**FIGURE 07.** Carte de la période coloniale 1954 de la ville de CHLEF/Source : Dessin par Auteur

**FIGURE 08.** Cité d'urgence ben souna/Source : [www.vitamine.com](http://www.vitamine.com)

**FIGURE 09.** Le séisme de 1980/Source : [www.vitamine.com](http://www.vitamine.com)

**FIGURE 10.** Carte actuelle de la ville de CHLEF/Source : Google earth Dessin par Auteur

**FIGURE 11.** Les points de repère de la ville /Source : Dessin par Auteur

**FIGURE 12.** Carte micro-zoning / Source : Dessin par Auteur-DUCH ville de CHLEF

**FIGURE 13.** Tableau 1 : Liaison des villes aux principaux

**FIGURE 14.** Vue sur la gare 1870 /Source : collection éditeur Ch TOPIAC

---

**FIGURE 15.** Photo montrant les dégâts de séisme 1954/Source :Centre National d'archive de la SNTF/ Alger

**FIGURE 16.** Photo montrant les dégâts de séisme 1954/Source :Centre National d'archive de la SNTF/ Alger

**FIGURE 17.** Décision de la reconstruction des gares /Source : Centre National d'archive de la SNTF/ Alger

**FIGURE 18.** Plan de masse de la gare 1957/Source : Centre National d'archive de la SNTF/ Alger

**FIGURE 19.** Esquisse de la gare d'Oreansville /Source : Centre National d'archive de la SNTF/ Alger

**FIGURE 20.** Vue sur la gare ferroviaire en 1957 /Source : Centre National d'archive de la SNTF/ Alger

**FIGURE 21.** Vue sur la gare ferroviaire coté voie en 1961 /Source : vitamedZ.com

**FIGURE 22.** Vue de face sur la gare ferroviaire de CHLEF/Source : Auteur

**FIGURE 23.** Vue sur la gare ferroviaire coté voie en 1970 /Source : [www.vitamedz.com/gare-Orleansville](http://www.vitamedz.com/gare-Orleansville)

**FIGURE 24.** Vue extérieur coté la cour gare ferroviaire CHLEF /Source : Auteur

**FIGURE 25.** Photo actuelle sur gare ferroviaire CHLEF /Source : Auteur

**FIGURE 26.** Photo après la réhabilitation de la gare ferroviaire CHLEF /Source : [www.vitamedz.com/gare-Orleansville](http://www.vitamedz.com/gare-Orleansville)

**FIGURE 27.** Cahier des recommandations aux constructions après le séisme 1954 /Source : Centre National d'archive de la SNTF/ Alger

**FIGURE 28.** Situation de la gare /Source : Google earth

**FIGURE 29.** Coupe sur terrain montre la situation du centre ville par rapport aux reliefs /Source :Dessin Auteur

---

**FIGURE 30.** Oued de CHLEF /Source :photos par Auteur

**FIGURE 31.** Terre Agricole /Source :photos par Auteur

**FIGURE 32.** Les limites de la gare /Source :photos par Auteur

**FIGURE 33.** Plan d'ensemble du la gare /Source :photos par Auteur

**FIGURE 34.** Vue 1 en 3D sur la gare ferroviaire /Source :travail Auteur –Logiciel revit

**FIGURE 35.** vue 2 en 3D sur la gare ferroviaire /Source : travail Auteur –Logiciel revit

**FIGURE 36.** vue 3 en 3D sur la gare ferroviaire /Source : travail Auteur –Logiciel revit

**FIGURE 37.** Photo de la salle des pas perdus /Source Auteur

**FIGURE 38.** Coté l'administration /Source Auteur

**FIGURE 39** Les unités et les bureaux /Source Auteur

**FIGURE40.** Unité de climatisation /Source Auteur

**FIGURE41.** L'ouverture communicante unité de climatisation ave la salle pas perdus./Source Auteur

**FIGURE 42.** Photos sur la buvette/Source Auteur

**FIGURE 43.** Photos sur la buvette/Source Auteur

**FIGURE 44.** Photos sur la buvette/Source Auteur

**FIGURE 45.** Mur extérieur /Source auteur

---

**FIGURE 46.** Vue extérieur sur le mur/Source auteur

**FIGURE 47.** photo sur mur intérieur de la gare /source Auteur

**FIGURE 48.** Vue extérieur sur le mur de la buvette/Source : Auteur

**FIGURE 49.** Vue sur le mur intérieur de la buvette/Source : Auteur

**FIGURE 50.** Vue sur le mur intérieur de la buvette/Source : Auteur

**FIGURE 51.** dessins sur mur extérieur de la buvette Source : Auteur

**FIGURE 52.** Vue intérieur sur la couverture/Source Auteur

**FIGURE 53.** Dessin montre détails de la couverture /Source Auteur

**FIGURE 54.**Photo extérieur sur la couverture/Source Auteur

**FIGURE 55.** Détail de la couverture/Source dessin par Auteur

**FIGURE56.** Photo intérieur sur le sol de la gare /Source photo par Auteur

**FIGURE 57.** Photo intérieur sur le sol de la buvette /Source photo par Auteur

**FIGURE 58.** Portes principales de la gare/Source : Auteur

**FIGURE 59.** Dessin de la porte/ Source : Auteur

**FIGURE 60.** Porte côté cour de la buvette/Source : Dessin Auteur

**FIGURE 61.** Photo fenêtre de la buvette /Source : Auteur

---

**FIGURE 62.**Fenêtre avec rideaux coulissants en bois/Source Dessin Auteur

**FIGURE 63.**Escalier vers le 1<sup>er</sup> étage de la buvette/Source : photo par Auteur

**FIGURE 64.** Photo sur la façade principale de la gare en 2019 /Source : Auteur

**FIGURE 65.** Façade principale côté cour 2010 /Source : [www.vitamineDZ](http://www.vitamineDZ).

**FIGURE 66.** Façade coté voie ferrée/Source Auteur

**FIGURE 67.** Coupe A-A sur la gare /Source : dessin de Auteur a partir l'archive SNTF

**FIGURE 68.** Coupe A-A sur la gare /Source centre D'archive Société nationale de transport ferroviaire

**FIGURE 69.**Coupe B-B Sur la gare /Source dessin Auteur

**FIGURE 70.**Photo D'archive coupe B-B /Source : centre D'archive SNTF

**FIGURE 71.** Façade principal de la gare /Source dessin Auteur

**FIGURE 72.** façade coté voie ferré de la gare /Source dessin Auteur

**FIGURE 73.** Plan de la gare /Source dessin Auteur

---

# CHAPITRE INTRODUCTIF

---

## CHAPITRE 01 : CHAPITRE INTRODUCTIF

### -Introduction :

.Pendant l'occupation française de l'Algérie, l'idée de création d'un chemin de fer a été approuvée par les industriels et les entrepreneurs français. Pendant la révolution industrielle.

L'apparition de patrimoine ferroviaire après des années de l'apparition du chemin de fer et son développement sont intimement liés à l'industrie et la révolution industrielle. : La première locomotive à vapeur a été mise en circulation en 1804.

« En Algérie, on constate une certaine indifférence à l'égard de ce patrimoine, dont seule la valeur d'usage est reconnue, à l'instar de l'ensemble de l'héritage colonial des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles.

L'argument idéologique, lié au poids du legs colonial en tant qu'héritage de la colonisation, semble expliquer cette marginalisation. En raison de son histoire, sa mémoire et ses valeurs, le patrimoine ferroviaire historique en Algérie mérite une reconnaissance et nous appelle à transcender son allégorie et à le considérer comme patrimoine commun à partager. »<sup>1</sup>

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

Il y a beaucoup de masters et magistères qui ont traité des gares déjà été menées sur les gares ferroviaires. « De nombreuses des rapports de recherche et des études typologiques. On peut mentionner le travail de thèse de François Poupardin sur la typologie des bâtiments voyageurs des compagnies de chemin de fer en France durant un siècle »<sup>2</sup>, analyse qui avait pour but de classer les gares par leur fonctionnement, leur volumétrie, leur histoire, et le style des édifices. Cette étude concerne la période allant de 1837, date de l'ouverture de la première ligne de voyageurs de Paris à Saint-Germain,

-Notre intérêt s'est porté sur une recherche sur l'histoire de chemin de fer en Algérie et sur la gare ferroviaire coloniale de la ville de CHLEF, cette ville a connu deux grands tremblements de terre majeurs.

Cette gare ferroviaire parmi les constructions qui résistent le séisme.

---

<sup>1</sup> La thèse de Benaïssa Chrif Noureddine. Université de Paris « les grandes gares de la PLM en Algérie coloniale (1857-1939)

<sup>2</sup> Le magistère de Mohand Said Safir, 2011 Université de Tizi Ouzou « le patrimoine ferroviaire du 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècle en Algérie identification et valorisation

---

## **CHAPITRE 01 : CHAPITRE INTRODUCTIF**

### **2-Problématique :**

La gare est un formidable outil pour une stratégie territoriale structurée

-les gares constituent à la fois le point d'entrée privilégié dans la ville ainsi que l'élément central de son urbanisme.

-Au plan urbain, les gares représentent des centralités à l'échelle de leur environnement.

L'aménagement des quartiers de gare permet de combiner urbanisation et mobilité durable.

La gare ferroviaire de la ville de CHLEF (Ex :Orléansville) n'est pas qu'un lieu de transit elle est un véritable moteur pour la rénovation urbaine l'embellissement et la dynamisation des quartiers et même toute la ville,

-la gare ferroviaire d'Orléansville parmi les premières gares modernes qui ont été construites par la colonisation française en Algérie au XXe siècle.

-le projet de la gare est un projet de programme de reconstruction d'Orléansville après le tremblement de terre 1954 qu'il a détruit 80% . Construite par de grands architectes et urbanistes français de deuxième génération de mouvement moderne, qui ont participé de rebâtir Orléansville, avec un produit architectural aussi moderne. La question qui se pose sur cette gare.

**Quelle sont les caractéristiques architectural de la gare ferroviaire d'Orléansville (actuellement Chlef) ?, et quelle est la particularité de son système constructif qui l'a fait résister autremblement de terre de 1980 ?.**

### **3-Les objectifs de recherche :**

-Ce travail consiste en une étude historique et architecturale de la gare ferroviaire coloniale de la ville de CHLEF : la monographie.

-à travers travail de recherche nous mettrons en exergue l'histoire de cet édifice, ses caractéristiques architecturales et particularités de son système constructif.

### **4-Méthodologies outils de travail:**

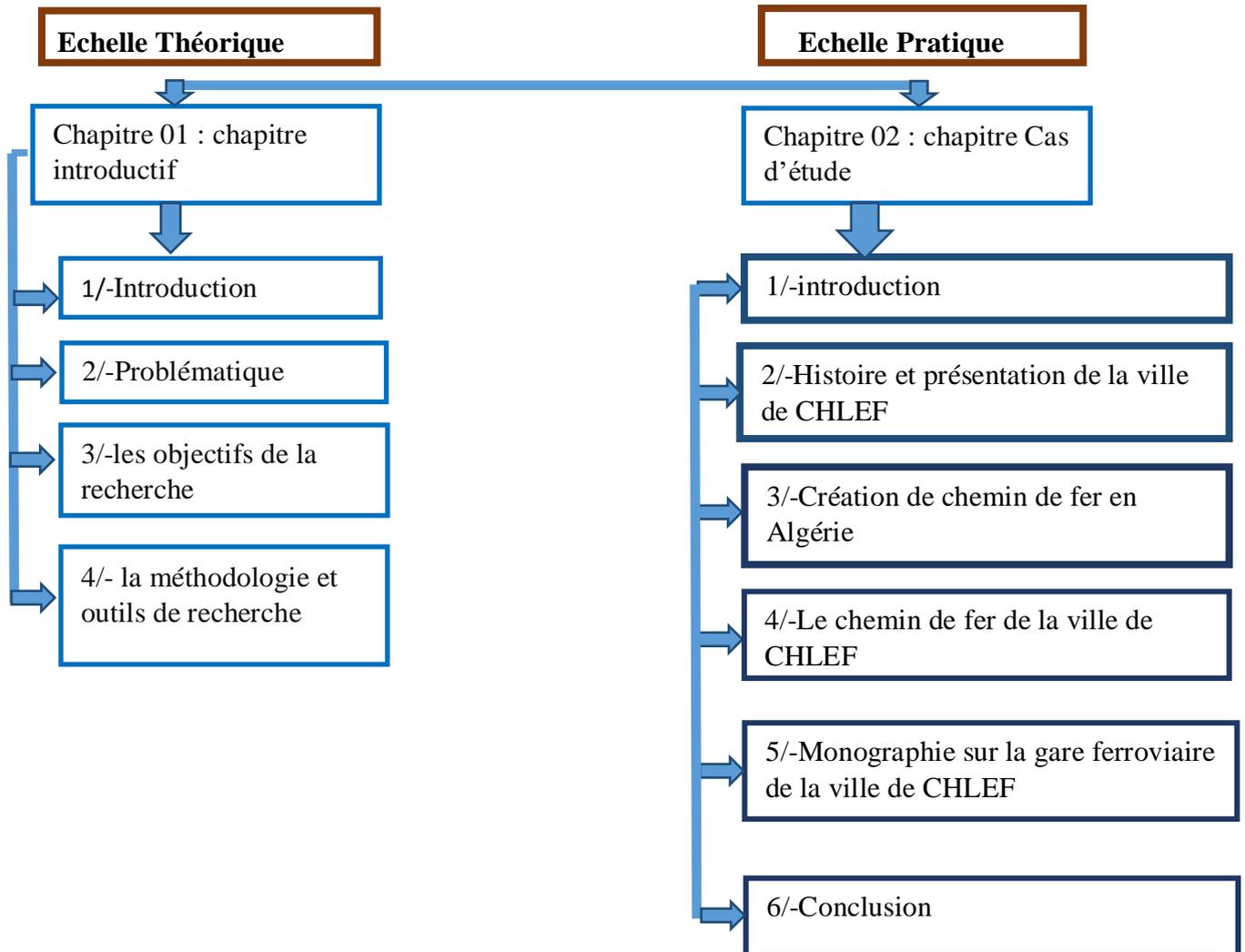
-Notre travail basé sur deux échelles échelle théorique et échelle pratique.

- le démarche consiste une analyse historique sur la ville de Chlef puis la recherche sur le cas d'étude.

Recherche documentaire, consultation des archives et des documents graphiques dans le centre national d'archive et l'archive de la société national de transport ferroviaire SNTF,des ouvrages, mémoires, magisters, et sites internet.

-visites sur site et travail sur terrain, faire des relevés métrique et photographique. Aussi des sondages avec des personnes spécialistes (architectes, ingénieurs qui ont connu la ville à travers le temps et les événements sismiques). Contact avec les pieds noirs (les français d'origine européenne installé en Orléansville jusqu'à l'époque de l'indépendance.).

## CHAPITRE 01 : CHAPITRE INTRODUCTIF



**DEUXIEME CHAPITRE**

**CAS D'ETUDE**

**« LA GARE FERROVIAIRE DE CHLEF**

**EX :ORLEANSVILLE »**

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### II-1 HISTOIRE DE LA VILLE DE CHLEF ET DE CHEMIN DE FER

À région du Chélif, fut habitée par l'homme. Plusieurs peuples se sont décidés pour s'installer dans cette région et sur tout dans la partie Est de l'Ouarsenis

Au temps des Phéniciens, la région du Chélif était une région prospère et très convoitée. Ils sont installé rapidement plusieurs comptoirs pour échanger leurs fournitures artisanale avec les Berbères

#### ✓ La période Romaine

La première installation au niveau de la vallée du Cheliff avec l'installation d'un camp militaire par 9 ilots

Le plan était en damier sur les deux axes

(cardo et documanus) et la croissance urbaine dans cette période était axial le long des deux axes.

#### ✓ La période coloniale

Avec l'arrivé des français en 1843 le plan D'Orléansville a 1844 est une hypothèse de plan de Castelum Tinginitum

-« le 20 avril 1843 le général Bugeaud

Installe un camp militaire le 10 mars 1843 il proposa de l'appeler Orléansville

-Pendant cette période le colonialisme a tenté de renforcé la stabilité dans la région pour faire une zone militaire par :

-1-la reconstruction de la muraille (Une enceinte fut construite en pierres récupérées des ruines romaines).

2-la construction des nouveaux Équipements des quartiers et des placettes



Figure.01. carte de la période romaine de la ville de CHELEF  
Source : GoogleEarth-Dessin Auteur



Figure02. Carte de la période coloniale 1830 de la ville de CHELEF  
Source : GoogleEarth-Dessin Auteur

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

La croissance urbaine été axial intra- muros le long de deux axes romain ancien Par installation camp militaire sur les 9 ilots une enceinte de 2 d'épaisseurs »<sup>3</sup>fut construite en pierre récupérés de ruines romaines comportes  
Des portes d'accès afin d'isoler la ville coloniale du reste de territoire dans un but de protection.



Figure.03. carte de la période coloniale 1843 de la ville de CHELEF  
Source : GoogleEarth- dessin Auteur



Figure.04. carte de la période coloniale 1848 de la ville de CHELEF  
Source : GoogleEarth -Dessin Auteur

<sup>3</sup>Histoire d'orleansville-ville .PDF

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

Au début de son urbanisation la ville a connu les premières extensions sur la rive Nord de l'oued CHLEF avec la création du village colonial dénommé la Ferme pour attirer les premiers immigrants devant valoriser la riche plaine du CHLEF actuellement dénommé Hay El HOURAI

La croissance avant 1954 c'est croissance radial vers Nord et le sud

-la première entité le tissu colonial le noyau et la ferme se caractérise par un tissu homogène avec un tracer en damier.

Les Ponts établis entre le site du centre-ville et la rive Nord témoignent des relations économiques développées avec la région du Nord pour ses produits agricoles.

2eme Extension externe vers BOKKA SAHNOUN.

L'amorce de l'urbanisation vers le Nord s'est quelque peu estompée devant la valeur agricole des terres au profit d'un début d'extension au Sud de la voie ferrée BOKKA SAHNOUN (**Hay SALEM** actuellement) avec l'arrivée d'une main d'œuvre de la région de l'Ouarsenis.

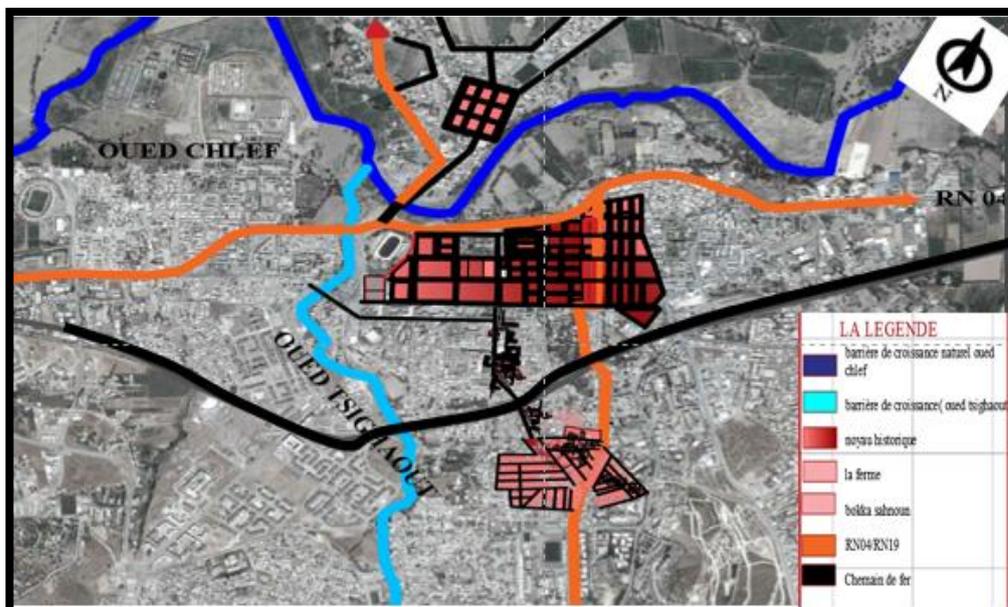


Figure.05carte de la période coloniale 1934 de la ville de CHELEF  
Source : Google image -Dessin Auteur

### LE SEISME 1954

Un séisme sans précédent a secoué la région d'El Asnam (ex.Orléansville) il y a maintenant plus de 60 ans Dans la première heure du matin, « le 9 septembre 1954 à 1h07, un tremblement de terre de magnitude 7° sur l'échelle ouverte de Richter »<sup>4</sup>, dont l'épicentre se situe à Orléans ville (CHLEF actuellement), à 200 km à l'ouest d'Alger, a provoqué 1500 morts, 5000 blessés et détruit à 90% la ville de CHLEF.

<sup>4</sup>Histoire d'orleansville-ville .PDF séisme EL Asnam

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE



Figure. 06 photos séisme 1954 /Source PDF-Histoire d'ORLEANSVILLE

3eme Extension externe cité ben souna

Cette extension était pour  
Transfère des bâtiments militaires à l'extérieur de la cité et la rénovation urbaine du centre historique.  
Et Création d'un nouveau quartier  
Avec un forum commercial.  
Le terrain nord est en faible pente  
Mais instable à cause de la présence d'Oued CHLEF qui représente un obstacle naturel.  
La nécessité d'établissement de plan d'urbanisme d'urgence par la création de la cité à l'ouest d'oued  
TSIGHAOUT d'une superficie 625 ha.

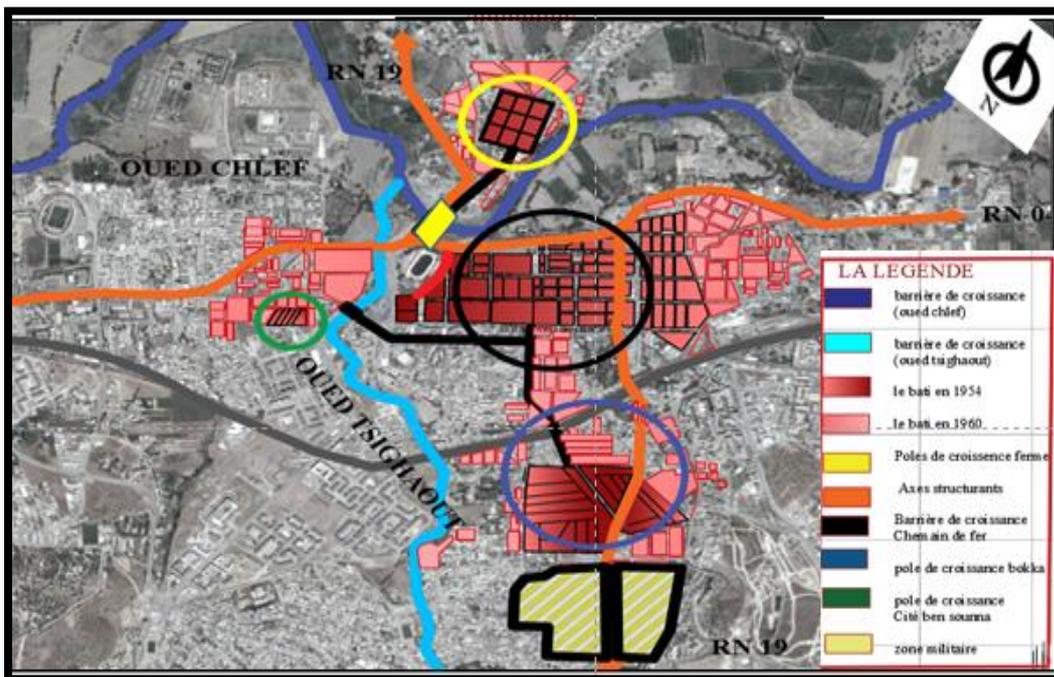


Figure.07. carte de la période coloniale 1954 de la ville de CHELEF  
Source Auteur

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE



Figure.08 Cité d'urgence ben souna /Source : [www.vitamine.com](http://www.vitamine.com)

La ville a connu une croissance urbaine axiale avant le séisme 1980 la ville était composée de 4 grandes entités le noyau coloniale et la ferme les deux cité après le séisme 1954 et HAY SALEM BOKKA SAHNOU.

Mais entre 1962 à 1980 durant cette période la ville a connu une croissance urbaine axiale le long de la route RN04 notamment vers l'ouest.

**SEISME 1980 :** Dans cette période la ville a connu une grande catastrophe naturelle « le séisme de 1980 qui a détruit plus de 80% de la ville le 10 octobre à 13h20h.elle a été localisé à 20 km au nord-ouest de la ville de CHLEF a précisée le CRAAG qui n'a pas fait état victime ni de dégâts.

Le séisme était d'une magnitude de 7.1 degrés qui avait fait au moins 5000 morts."

Et à cause de manque d'expérience de l'état et les collectivités local dans de telles crises ils ont commencé d'installer des résidences préfabriquées pour loger les sinistrés ainsi que d'ouvrir des nouvelles voies de circulation sans faire des études



Figure.09. le séisme de 1980  
Source : [www.vitamine.com](http://www.vitamine.com)

### ✓ Période postcoloniale

L'éclatement de la ville de CHLEF Une tendance de l'extension vers l'Ouest et La construction de 12349 logements Types préfabriqués avec dur de vie de 10 ans

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

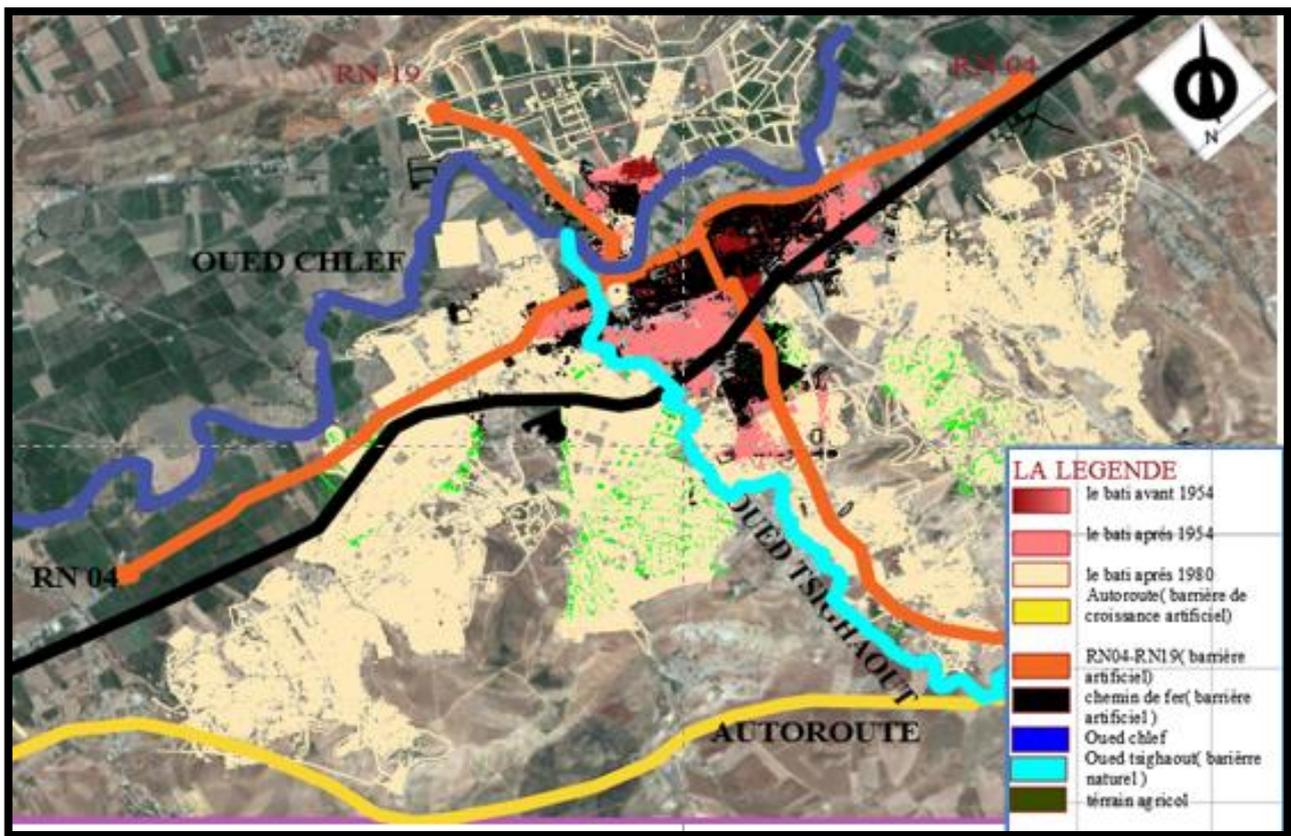


Figure.10. carte actuelle de la ville de CHLEF /Source : Google Earth-dessin par Auteur



Figure.11. Les points de repère de la ville /Source Dessin Auteur-

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### Les points de repère de la ville

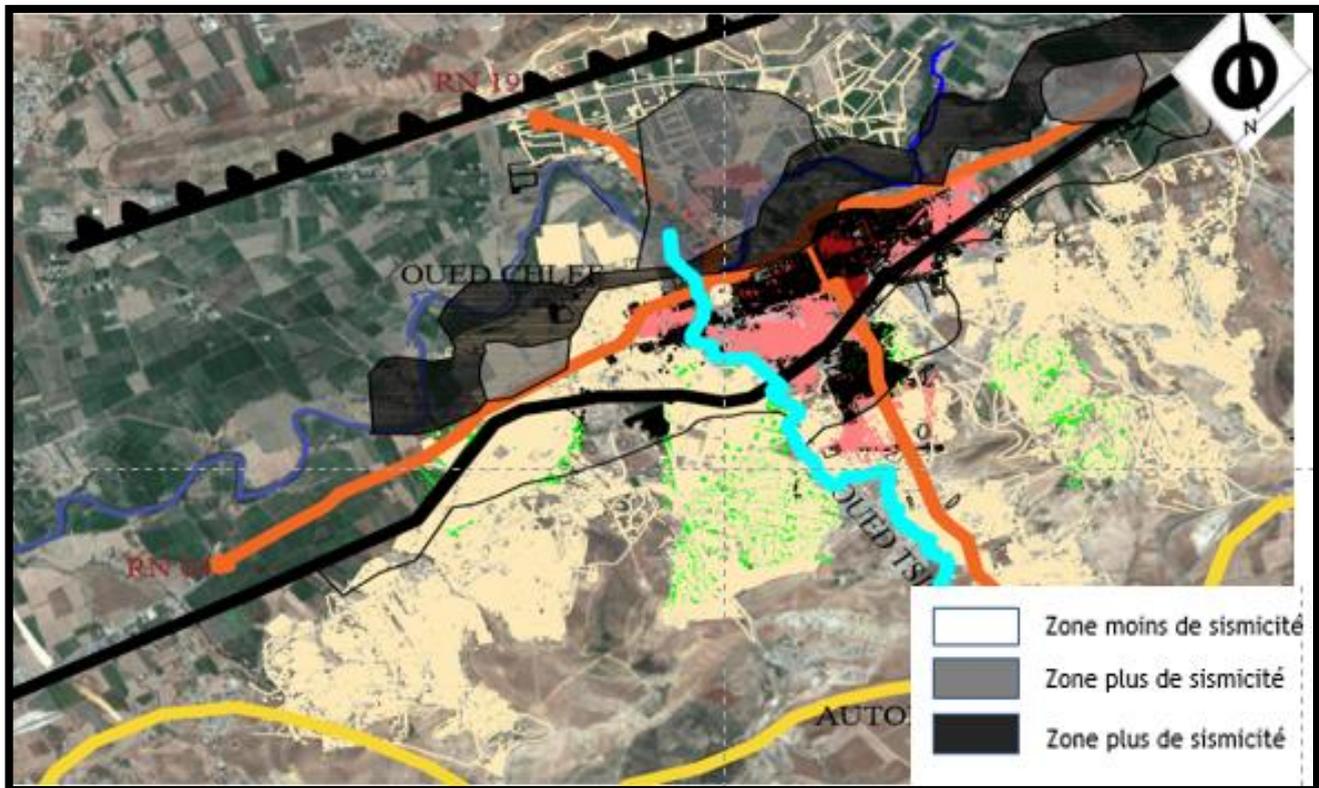


Figure.12. Carte micro-zoning /Source Dessin Auteur-DUCH ville de CHLEF

La ville de CHLEF a classé dans la zone 3 et elle a divisé à 3 parties

Une partie de forte sismicité et partie moins de sismicité et l'autre moyen qui situé dans la partie de l'ancienne ferme de la ville.

### II -2 La création de chemin de fer en Algérie

Un décret impérial du 08 avril 1857 pris par Napoléon III, autorisant la création du chemin de fer avait stipulé dans son article premier : « qu'il sera créé en Algérie un réseau de chemins de fer embrassant les trois provinces ». Ce réseau se composera essentiellement de deux grandes lignes : la première parallèle à la mer partant à l'est, reliant Alger et Constantine, en traversant les villes d'Aumale (Sour El Ghozlane), Sétif et à l'ouest, reliant Alger à Oran, en passant près de Blida, Orléansville (Chlef), Saint-Denis du Sig (Sig). Une seconde reliant à l'est les principaux ports maritimes : Philippeville (Skikda) à Constantine ; Bougie (Bejaia) à Sétif et à l'ouest Ténès à Orléansville (Chlef) et Arzew à Mostaganem.

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

- **La première ligne ferroviaire**

La ligne Alger-Blida est mise en service le 08 septembre 1862 pour les marchandises et le 25 octobre 1862 pour les voyageurs, la cérémonie d'inauguration est organisée le 15 Août 1862, journée de célébration de la fête de l'empereur (St Napoléon). Ce qui fait d'elle « le premier chemin de fer public de l'ensemble des possessions Françaises d'outre-mer »<sup>5</sup> et parmi les premières d'Afrique. Pour l'histoire, la première locomotive à vapeur affectée à cette ligne reçoit le nom de baptême : Sidi-Ferruch, évocateur à juste titre de la colonisation. Les autres lignes concédées furent Ouvertes en 1868 pour Oran à Saint-Denis-du-Sig et en 1870 pour Philippeville à Constantine.

-La distance de la ligne Alger –Blida est 51 km type de voie est un voie normale de 1.435m

En 1874 (soit près 18 ans après), seules les lignes d'Alger à Oran et de Constantine à Philippeville étaient inaugurées officiellement et ouvertes au trafic ferroviaire.

« Le réseau, long de 1357 km, se caractérise par un tracé qui répond à deux orientations, mises-en Relation des trois provinces (Alger, Oran et Constantine) et liaison des principales villes aux ports.

1. Construction d'une grande ligne principale parallèle à la côte d'une longueur de 885 km, se situant entre 50 et 80 km de la mer. La configuration qui se traduit par la ligne Alger-Oran et Alger-Constantine, est précisée par les villes à desservir.

- Aumale (Sour el Ghozlane), Sétif et Constantine à l'Est.

- Blida, Orléansville, Saint Denis de Sig, Sainte-Barbe-du-Tlélat et Oran à l'Ouest. »<sup>6</sup>

2. Liaisons des principaux ports aux villes importantes, d'une longueur de 470 km. (Tableau 3)

Figure 13 Tableau 1 : Liaison des villes aux principaux ports

N°	Désignation des villes	Désignation des Ports	Linéaire km
01	Constantine	Philippeville (Skikda)	87
02	Sétif	Bougie (Bejaia)	110
03	Constantine et Guelma	Bône (Annaba)	202
04	Orléansville	Tenés	58
05	à Mostaganem et Rélizane	Arzew	68
06	à Mostaganem et Rélizane	Oran	120

<sup>6</sup>[http://encyclopedie-afn.org/index.php/ALGERIE\\_Chemins\\_de\\_fer](http://encyclopedie-afn.org/index.php/ALGERIE_Chemins_de_fer)

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### II -3-Histoire de chemin de fer de CHLEF (Ex :Orléansville) et la création de la nouvelle gare ferroviaire

-La ligne ferroviaire d'orleansville a été inaugurée par le train en provenance d'Oran en avril 1870, tandis que le train provenant d'Alger entre en gare en juillet 1887

-Le début de travaux de la gare d'orleansville en « 1868 par l'Architect MERMET ANDRE, Clément,François. »<sup>7</sup>



Figure 14 Vue sur la gare 1870 -source : collection éditeur Ch TOPIAC

#### -Le tremblement de terre 1954

« Les 9 et 16 septembre 1954 au cours de deux tremblements de terre espacés d'une semaine l'épicentre de ce séisme était à Orléansville qui fut détruite à 90%, faisant 1500 morts, 14000 Blessés et 300.000 sinistrés »<sup>8</sup>. La secousse s'était produite à 1h11, elle était de magnitude supérieure à 7, et avait duré 12 secondes.

En quelques secondes, à Orléansville, dans la nuit du 09 septembre, 1500 personnes ont péri. Plus de 1200 blessés ont été retrouvés sous les ruines de leurs maisons, détruites par le plus

<sup>7</sup>[http://encyclopedie-afn.org/index.php/ALGERIE\\_Chemin\\_de\\_fer](http://encyclopedie-afn.org/index.php/ALGERIE_Chemin_de_fer)

<sup>8</sup>PDF [http://Historique\\_orleanville\\_-\\_Ville](http://Historique_orleanville_-_Ville)

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

Terrible tremblement de terre que n'ait jamais subi l'Algérie. 60.000 sans-abri à 150 km à la ronde autour d'Orléansville vécurent dans des campements de fortune, sans gaz, sans électricité, sous la menace des épidémies. La gare d'Orléansville a été détruite dans cette catastrophe



Figure 15 Photo montrant les dégâts de séisme 1954  
Source : Centre National d'archive de la SNTF Alger



Figure 16 Photo montrant les dégâts de séisme 1954  
Source : Centre National d'archive de la SNTF Alger

### ✓ La reconstruction de la gare ferroviaire Orléansville

Le tremblement de terre a provoqué la démolition

Des bâtiments importants, notamment la gare principale

D'ORLEANSVILLE et même de certaines gares voisines, qui appartenaient à la même ligne

(La gare ATTAFS la gare de ROUINA et OUAD EL FADA).

« En décembre 1955 Une décision prise pour reconstruire

Ces gares, dont l'application sous le programme

De réparation des dégâts de séismes d'Orléansville

Et reconstruction des bâtiments de voyageurs

Des gars d'Orléansville de Al Attaf et Rouina »<sup>9</sup>

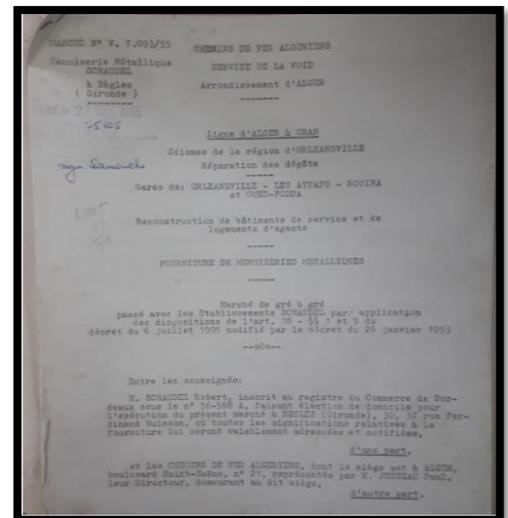


Figure 17 Décision de la reconstruction des gares

Source : Centre National d'archive de la SNTF Alger

<sup>9</sup> Centre d'archive SNTF Hussein dey Alger

---

---

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### II-4 PRESENTATION ET SITUATION DE LA NOUVELLE GARE FERROVIAIRE DE CHLEF ( Ex : ORLEANSVILLE ) :

<b>Ville</b>	<b>CHLEF</b>
<b>édifice</b>	<b>Bâtiment voyageur</b>
<b>Fonction</b>	<b>Gare ferroviaire</b>
<b>période</b>	<b>Colonial</b>
<b>Période de la construction</b>	<b>1954-1957</b>
<b>style</b>	<b>Architecture moderne</b>
<b>Superficie du l'édifice</b>	<b>627.4 m<sup>2</sup></b>
<b>Localisation</b>	<b>Elle est située au centre-ville</b>
<b>Modification</b>	<b>Réhabilitation en 2011</b>

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

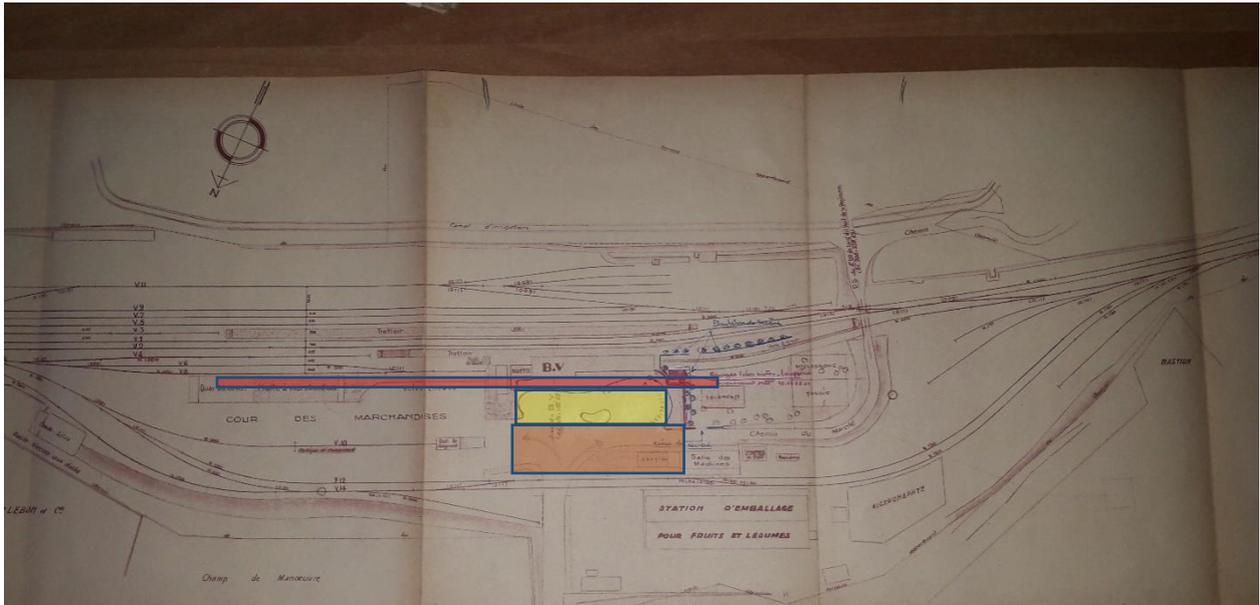
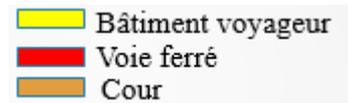


Figure 18 Plan de masse de la gare 1957

Source : Centre National d'archive de la SNTF Alger



### ✓ Nouvelle gare d'ORLEANSVILLE

-Après la décision de reconstruire de la gare,. le début de travaux était en 1956 et la fin des travaux de cette gare en 1957 .La gare est construite par l'architecte ROLAND SIMOUNET qui a construit 200 logements aussi à Orléansville, après le tremblement de terre.

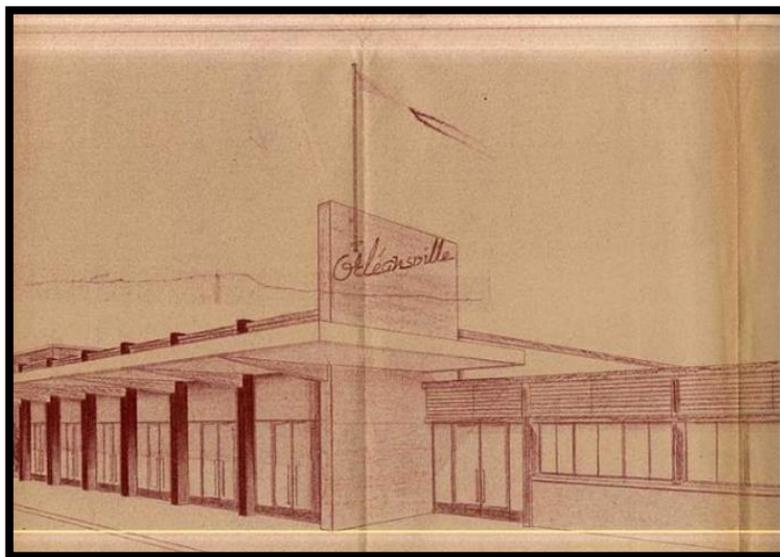


Figure 19 Esquisse de la gare d'Orleansville

Source : Centre National d'archive de la SNTF Alger

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

Le rond point devant la gare s'appellait jadis (le haricot)



Figure 20 Vue sur la gare ferroviaire en 1957

Source : Centre National d'archive de la SNTF Alger

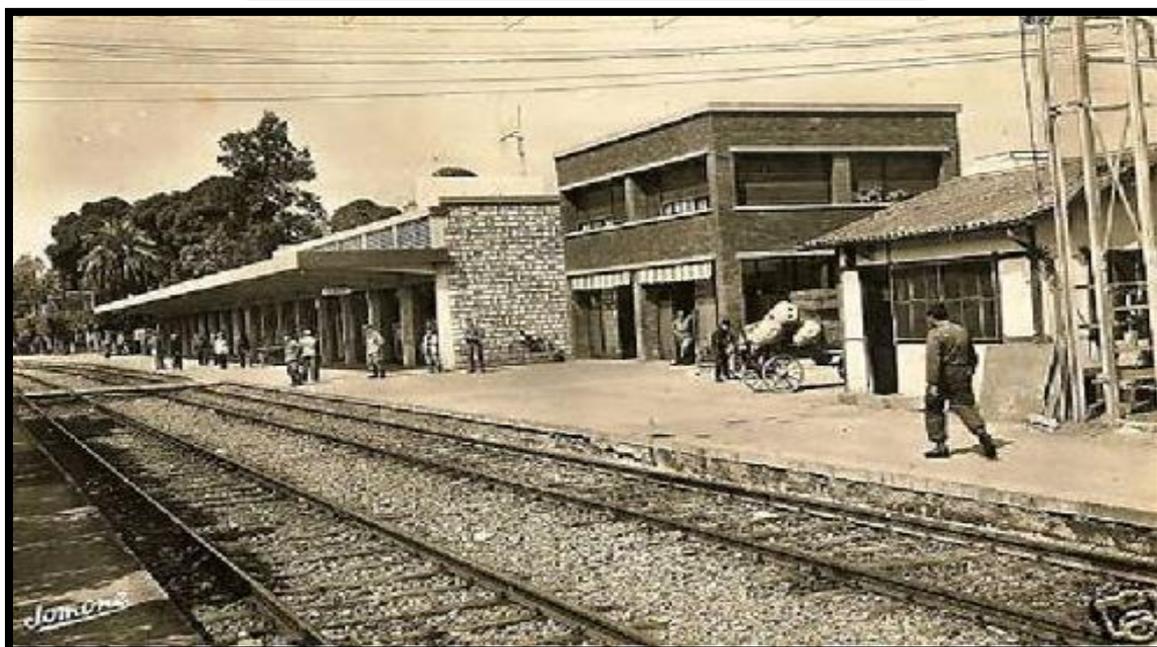


Figure 21 Vue sur la gare ferroviaire coté voie en 1961/Source : vitamineDZ.com

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE



Figure 22 vue de face sur la gare de CHLEF

Source Auteur

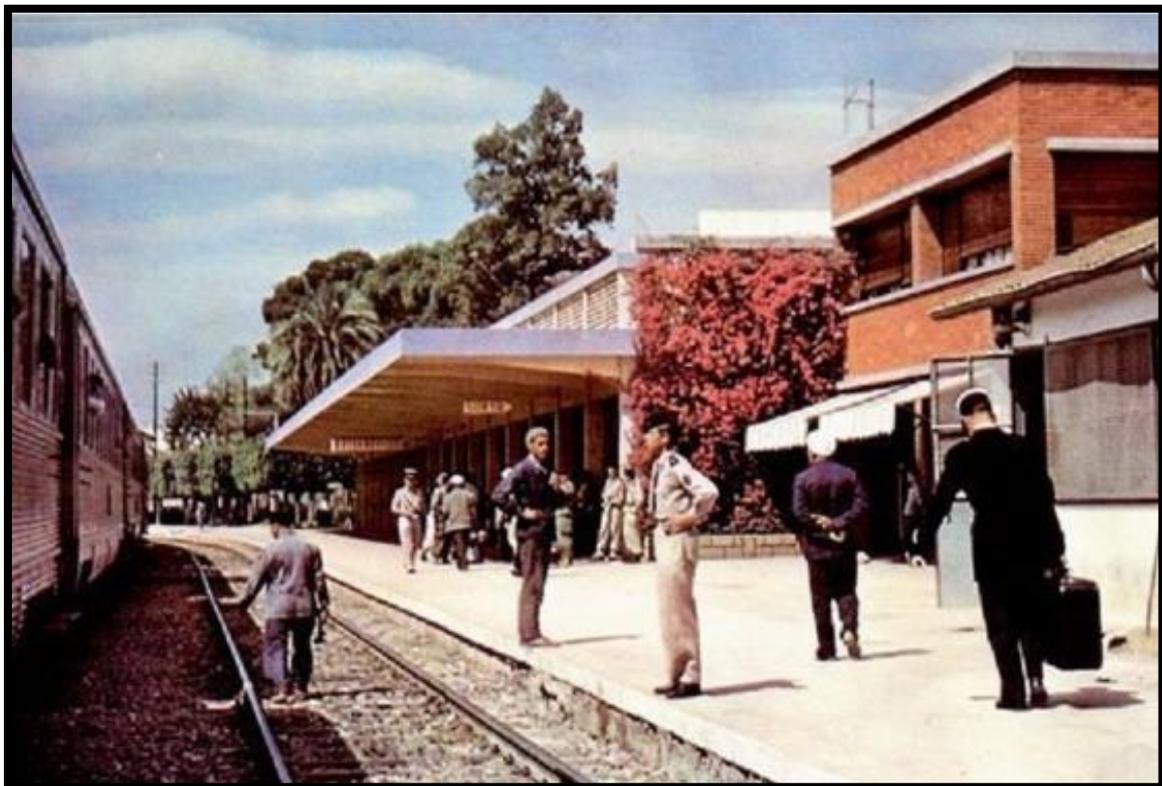


Figure 23 Vue sur la gare ferroviaire coté voie en 1970  
/Source : [www.vitamedz.com/gare-orleansville](http://www.vitamedz.com/gare-orleansville)

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE



Figure 24 vue extérieur coté la cour gare ferroviaire CHLEF /Source Auteur



Figure 25 Photos actuelle sur la gare de CHLEF /Source : Auteur

### ✓ La réhabilitation de la gare

La gare a été réhabilitée en 2011, les travaux de la réhabilitation ont inclus une peinture sur la Façade principale côté cour et la façade cotée voie ferrée.

- Le réaménagement du petit rond-point «le haricot" »
- Désinstallations intérieures dans la salle des pas perdu comme le téléaffichage
- Réhabilitation de réseau d'électricité dans espace des guichets
- installation de quelque chauffage à l'intérieur des bureaux et l'espace guichets

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE



Figure 26 Photo après la réhabilitation

Source : [www.vitamedz.com/gare-orleansville](http://www.vitamedz.com/gare-orleansville)

### 3/--Les recommandation relatives aux constructions

#### Après le séisme 1954

Pour que les constructions puissent résister dans de bonnes conditions aux mouvements sismique, tels qu'ils se sont manifestés jusqu'à ce jour, sans que leur cout soit majoré d'une façon inacceptable, il est recommandé de respecter les règles suivants :

#### -1.1 conception générale des bâtiments :<sup>10</sup>

1,11- Réduire autant que possible la hauteur

Des bâtiments et surtout le rapport de cetteHauteur à leur largeur plus faible distance entre nus extérieurs des façades.

1.12-Eviter les ensembles mal équilibrés

En hauteur ou en inertie. Dans le choix de la forme

En plan des bâtiments notamment

De ceux en T, L, ou U,

Éviter les branches de trop grandes longueurs.

Eviter les ouvertures de trop grandes dimensions.

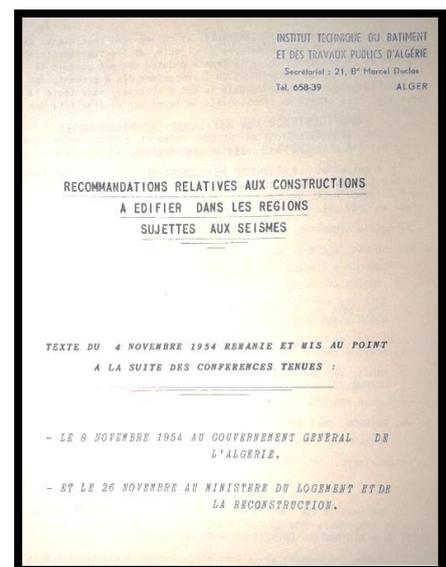


Figure 27 Cahier des recommandations aux constructions après le séisme 1954.

Source : Centre National d'archive de la SNTF Alger

<sup>10</sup> Cahier des recommandations aux constructions après le séisme 1954 P 14. P15.P16

---

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

1,13-Prévoir dans la mesure du possible un sous-sol général ou des fondations profondes massives ou armées qui ancrent la construction dans le sol.

1,14-Eviter les voutes sans tirants et en général les ouvrages ou parties d'ouvrages dont la stabilité est incompatible avec de faibles mouvements des appuis.

1,15-Eviter les encorbellements

1,16-En plafonds ou en toiture éviter l'emploi d'éléments mal accrochés, même s'ils sont de petit module.

1,17-Prévoir des dégagements de façon à permettre une issue rapide en cas de séisme. »

### ✓ **Fondations :**

1,21 Choisir de préférence un terrain compact, éviter les sols gorgés d'eau, les remblais, Les éboulis, les alluvions peu épaisses ou très récentes.

1,22 Etablir des fondations profondes soigneusement chaînées et engagées dans le sol résistant, Notamment en vue de s'opposer aux efforts de soulèvement aux séismes.

1,23 Eviter toutes fondations hétérogènes.

1,24 Réaliser une liaison très résistante entre les fondations et la superstructure

### ✓ **Superstructure**

**1,31**-Eviter notamment les terrasses et toitures lourdes. Réduire les charges verticales dans les supérieures et abaisser le plus possible le centre de gravité de la construction.

1,33-Assurer des liaisons efficaces entre les diverses parties de la construction au moyen de Chainages (en béton armé ou en acier) horizontaux, verticaux, et obliques pouvant résister à des Efforts de traction, de cisaillement et à ceux résultant d'effets éventuels d'ensemble.

1,35-Dans les constructions en maçonnerie, éviter les hauteurs supérieures à 5.00 m entre Chainages horizontaux. Si la maçonnerie est assise horizontalement, il est recommandé de Prévoir des armatures de liaisons ancrées dans les éléments verticaux d'ossature ou dans les murs orthogonaux ces armatures seront disposées dans des joints horizontaux épais 3 à 4 cm D'épaisseur distants au plus de 50 cm, la section de ces armatures sera au moins de 1 cm<sup>2</sup> dans Chaque joint.

Eviter les piliers isolés et les trumeaux en maçonnerie de faibles dimensions transversales.

---

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

1,36-Prévoir autour des ouvertures encadrements armés liés à l'ossature ou aux chainages.

1,37-Prendre des précautions supplémentaires dans les immeubles d'angle notamment en ce qui concerne les contreventements et dans les surélévations et transformations, ou l'on devra vérifier la stabilité des parties anciennes et des parties nouvelles.

1,38-Prévoir des tampons élastiques dans les joints de dilatation entre bloc de même inertie ou d'inerties voisines.<sup>11</sup>

### III--Présentation de l'architecte

L'architecte **Roland Simounet** est né en 1927 à Guyotville<sup>12</sup>, en Algérie, où il a vécu, étudié et construit avant d'exercer en France. C'est de son pays natal, de son climat, de sa beauté et de sa pauvreté qu'il a extrait l'essentiel de son art.

Roland Simounet commence des études d'architecture à Alger ; il les poursuivra à Paris, à l'école Des Beaux-Arts, sans jamais les terminer. Revenu à Alger, il y entame, très jeune, une carrière d'architecte

. A l'occasion de l'IXe Congrès international d'architecture moderne (C.I.A.M.) qui s'est tenu à Aix-en-Provence en 1953, sur le thème de « L'Habitat pour le plus grand nombre », il mènera pour le groupe C.I.A.M. d'Alger l'analyse d'un bidonville. La connaissance de cette organisation spatiale, élémentaire mais efficace, va le préparer, après la construction de quelques maisons individuelles, à une importante activité dans le domaine des logements de transit et des cités d'urgence : à Alger, dans le quartier de Maison Carrée, 300 logements pour une cité de « Première urgence » (1955), les 2 500 logements de la cité La Montagne (1955-1956), et 200 logements à Orléansville, après le tremblement de terre ; à Alger encore, 800 logements collectifs (1957-1959), pour la résorption des bidonvilles aux Carrières Jaubert, 200 logements (1956-1958) à Djemam-el-Hasan, son opération la plus aboutie dans ce domaine

---

<sup>11</sup> Centre d'archive SNTF Hussein dey Alger --le cahier des recommandations relatives aux constructions après le séisme 1954

<sup>12</sup>[www.pinterest.fr/benoitcrepet/roland-simounet/](http://www.pinterest.fr/benoitcrepet/roland-simounet/)

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### -5/Situation

#### -Milieu naturel

##### -Situation de la ville de CHLEF

La gare ferroviaire se situe sur un terrain plat en plein de centre-ville, Elle est à 400 m de la Route national numéro 04 et les terres agricole.

Elle est orientée à l'ouest par sa façade principale donnant accès directe sur le noyau historique de la ville.



Figure28 situation de la gare Source : Google earth

#### ✓ Relief :

La ville se situe dans la plaine du CHLEF appartenant au Tell occidental algérien et correspond à une vaste cuvette intra-montagneuse, ce bassin se caractérise par 3 sillons séparés par des chaînes montagneuses: les reliefs de Medjadja et la chaîne du Dahra au nord et les monts de l'Ouarsenis au Sud.

Son relief est diversifié, il est constitué de 04 régions naturelles

- Au Nord, les hautes collines du Dahra.- Au Sud les monts de l'Ouarsenis.
- Au Centre les plaines de Chlef.- La région côtière s'étendant sur 120 km.

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

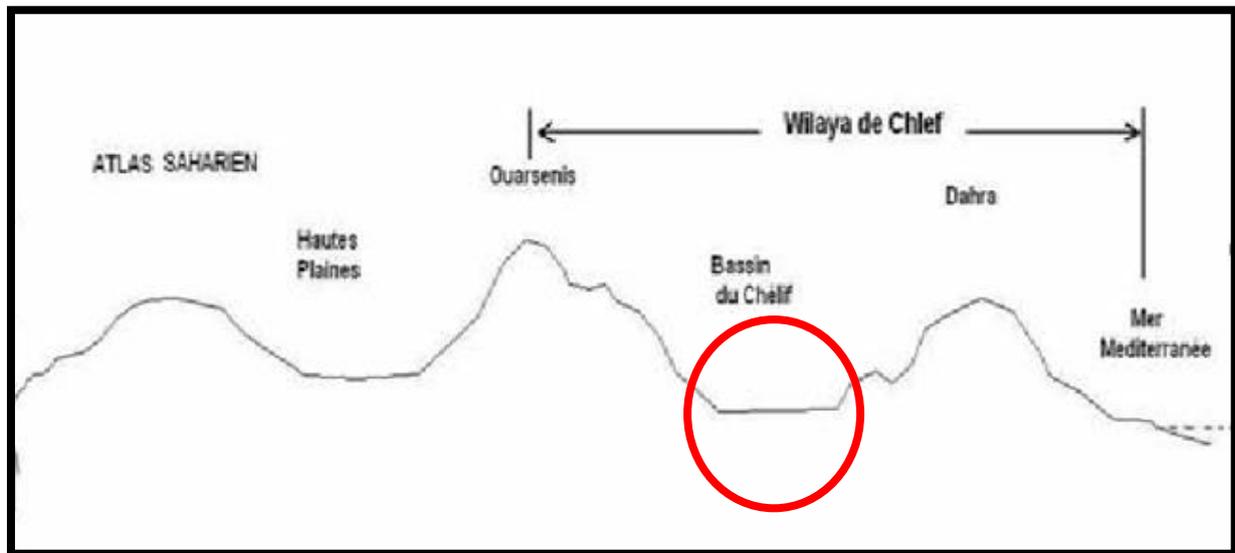


Figure 29 Coupe sur terrain montre la situation du centre-ville par rapport aux reliefs/Source : dessin Auteur

### ✓ Hydrographie et végétation

. Au sein de la ville de CHLEF coulent plusieurs cours d'eau, le Chelif est le plus important d'entre elles et le plus important en Algérie avec ses 700 km de long. Il prend sa source près de Djebel Amour et se jette dans la mer Méditerranée à quelques kilomètres de Mostaganem



Figure 30 Oued de CHLEF/Source photos par Auteur

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE



Figure 31 Terre Agricole  
Source : photo par Auteur

### ✓ -La sismicité

La ville de CHLEF est dans la zone 3 de forte sismicité selon les règlements parasismiques algériens RPA 99/VERSION 2003.<sup>13</sup>

-Les recherches entreprises sur site révèlent que l'ouvrage n'a enregistré aucun signe de perturbation concernant les éléments constructifs de l'ossature porteuse après le séisme 1980.

### ✓ Milieu construite

#### Relations topographiques

Par sa situation, La gare se situe dans le centre-ville colonial s'organisant avec des grands équipements publics de la ville et aussi un tissu assez dense des maisons d'habitation.

#### Relations architecturales

-En effet la gare de CHLEF fonctionne jusqu'à notre jour, il était donc attendu que l'ouvrage revêtît une importance stratégique quant à sa fiabilité à l'exploitation et à son endurance. Surtout qu'il est situé à 5 mètres de la voie ferrée

- La gare:

1- **Bâti moderne** : construit en 1957. Ce bâtiment obéit à une réglementation très sévère produite sur les enseignements du séisme de 1955. Il y a lieu de souligner le plus grand soin qui est apporté depuis à la conception structurale sans en négliger la conception architecturale et l'esthétique de la construction.

<sup>13</sup>Document RPA Algérie PDF

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

**2-Bâti ancien** : quelques équipements et habitat qui ont construit depuis période colonial Il est très réduit et le plus souvent ce sont des constructions en maçonnerie à un seul niveau. Le même type de construction se rencontre parfois au centre des agglomérations avec un et deux niveaux à la suite du renforcement de l'après séisme de 1954 et 1980.

### ✓ Milieu économique et social

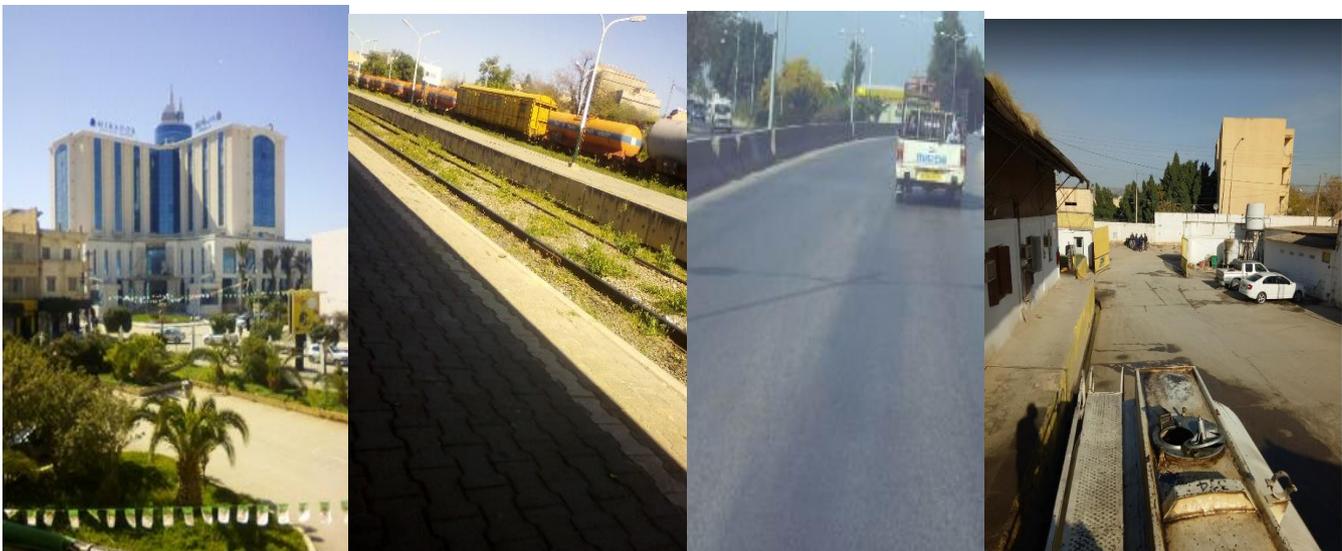
La gare se trouve dans une ville historique

La ville de CHLEF est traversée également par une infrastructure importants la voie ferroviaire c'est la voie qui reliait entre deux métropoles Alger Oran

### ENVIRONNEMENT IMMEDIAT

On trouve autour de la gare :

- Au nord l'hôtel Mirador palace et l'habitat
- Au sud la voie ferrée
- à l'ouest la route nationale la route national numéro 19
- A l'est la société de distribution de l'Electricité et de gaz



Hôtel

Chemin de fer

RN 19

Société de distribution de l'Electricité

Figure 32 les limites de la gare/ Source photos par Auteur

---

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### Composition d'ensemble

La compréhension de la logique d'aménagement des bâtiments voyageurs suggère  
L'identification des espaces et services constituant le programme d'une gare et son fonctionnement

#### ✓ Les abords de la gare

Ce sont des espaces devant le bâtiment voyageur comme une cour qu'on appelle cour de la gare, sorte d'esplanade ou place ou espace de stationnement des voitures.

#### ✓ Les différents services de la gare- bâtiment voyageur

##### -Espaces voyageurs :

Le vestibule (la salle des pas perdus), la billetterie, la salle d'attente, les sanitaires, la salle des bagages et le bureau de la messagerie (télégraphe et courrier), le restaurant, L'hôtel, les magasins et autres services commerciaux liés au voyage...etc.

##### -Espaces administratifs :

Liés à la gestion et fonctionnement de la gare, le bureau du chef de Gare, bureau de l'octroi (douane), bureau de police, infirmerie, remise pour bagages, remise pour Denrées alimentaires, atelier des lampistes....

##### -Le service des bagages

Le service des bagages soit considéré névralgique au niveau des gares au regard du flux important des bagages qui y transitent. Par bagages, nous entendons les objets emportés ou envoyés par les voyageurs, contrairement aux marchandises qui disposent d'une gare propre (gare de marchandise).

### 10/-Classification des gares, la disposition du bâtiment voyageur

Les gares, sont classées selon par : l'usage : il existe deux types des gares gare voyageurs (grande

vitesse) ou gare de marchandises (petite vitesse).aussi classification par L'exploitation soit gare Utilisée par une compagnie ou par plusieurs compagnies.et par la destination sont des gares de grande ligne ou gares de banlieue.

- Aussi les gares sont référencées par classe de trafic (1<sup>ère</sup> classe, 2<sup>ème</sup> classe...etc)..

Par sa situation sur le réseau : gare terminus ou gare (de passage).

- et par sa typologie et forme de la composition et la disposition des bâtiments par rapport aux rails et Position dans le bâtiment des entrées et sorties.

C'est à ces deux dernières classes que nous allons-nous intéresser dans ce travail

---

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### **-Composition d'ensemble de la gare de CHLEF**

-L'état des lieux général de l'ouvrage .il est bien entretenu sauf que de bureaux ne sont pas Utilisé donc on n'exploite pas la totalité de l'édifice.

La gare se compose d'un bâtiment de deux blocs de forme rectangulaire un bloc pour le Bâtiment voyageur et l'administration et la deuxième une petite buvette.

Une grande cour latérale sur l'entrée principale de 3192 m<sup>2</sup> , la cour fonctionnée comme une Espace de stationnement des taxis et des bus.

Il existe 6 portes dans l'entrée principale sur la cour mais généralement c'est une porte centrale

Qui a toujours ouverte

-il existe des accès de l'entre coté (voie ferré) aussi se sont 6 portes 2 portes presque toujours Ouverte.

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

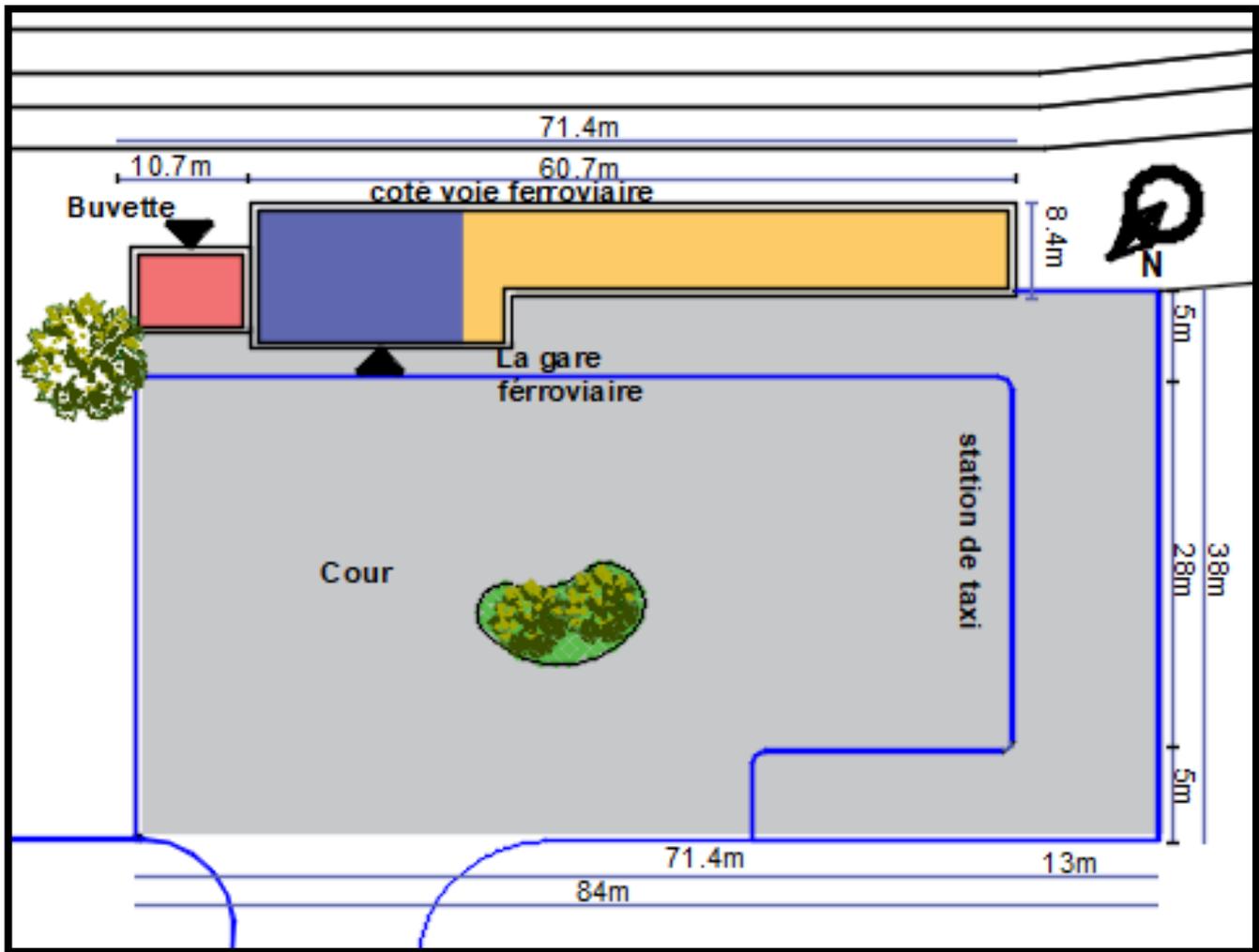


Figure 32 Plan d'ensemble de la gare

Source : Dessin par l'auteur

### LA LEGENDE

-  Administration
-  Buvette
-  Bâtiment voyageurs
-  La cour

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### -Description de volumétrie de l'édifice En 3D

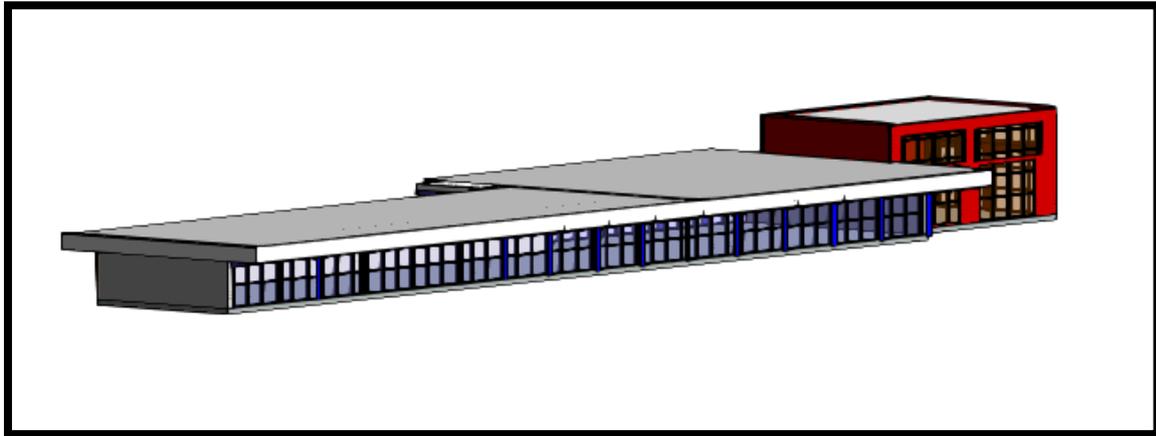


Figure 33 vue en 3D sur la gare ferroviaire /Source : travail Auteur –Logiciel revit-

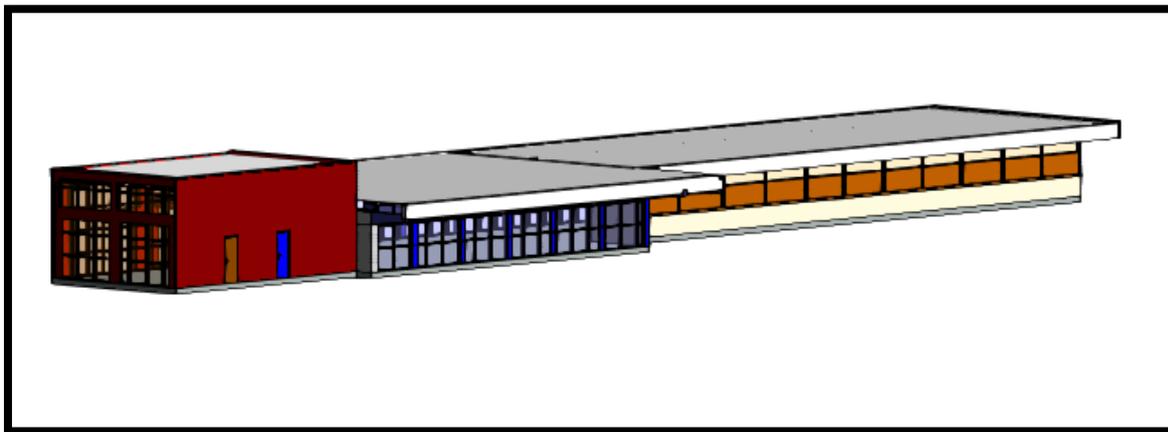


Figure 34 Vue sur la gare coté l'entrée principale (la cour) / Source : travail Auteur –logiciel revit-

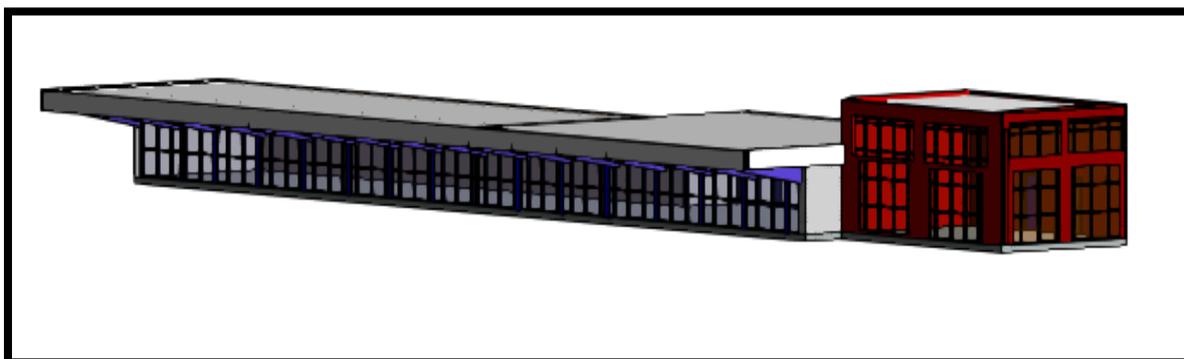


Figure 35 Vue sur la gare ferroviaire coté voie ferré /Source :travail Auteur –Logiciel -revit-

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

Al 'intérieur de la gare on trouve

L'ensemble se trouve sur un seul niveau (RDC), avec deux accès un accès principal sur la façade ouest et le deuxième sur le sud coté voies ferrée.

### -Le bâtiment voyageur : 377.5 m<sup>2</sup> de surface de la gare

C'est la partie principale d'un édifice. Il contient l'accès principal vers l'intérieur de la gare et l'accès vers la voie ferrée.

### -La salle des pas perdus

Elle contient le hall d'accueil et l'espace d'attente des voyageurs et espace pour les guichets des billets



Figure 36 Photo de la salle des pas perdus

Source Auteur

### -Administration : 392 m<sup>2</sup> de surface de la gare

- ❖ **Des bureaux** : de chef de service, chef de gare, deux pour secrétaires, un bureau pour inspecteur, un pour le contrôleur des trains, caisse principale

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

- ❖ Deux ateliers service électrique
- ❖ Un magasin, une cuisine
- ❖ Espace pour les bagages
- ❖ Vestiaire et trois douches et toilettes
- ❖ Une unité de climatisation type split-système dont le compresseur est installé a l'intérieur de 1<sup>er</sup> compartiment et dégage tout l'air chaud a travers l'ouverture communicante vers la salle pas perdus.

Concernant l'état des lieux de ce partie de l'édifice il y a trop des bureaux ne sont pas utilisé avec sa fonction

L'accès vers les différents bureaux sont orienté sur le sud coté voie ferrée



Figure 37 Coté l'administration /Source Auteur

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE



Figure 38 Les unités et les bureaux /Source Auteur



Figure 39 Unité de climatisation /Source Auteur

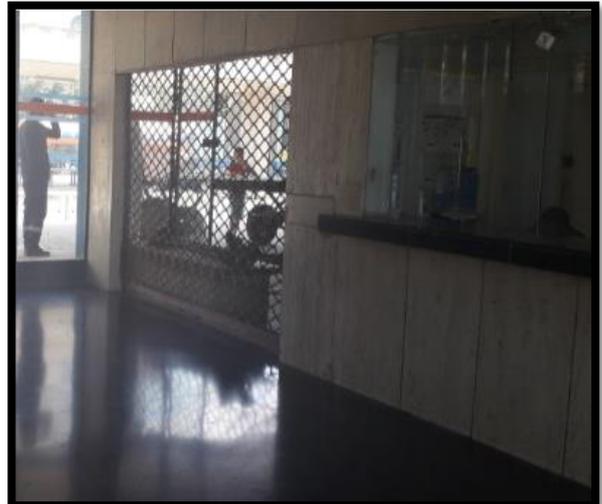


Figure 40 L'ouverture communicante unité de climatisation avec la salle pas perdue.

Source Auteur

### ✓ Sanitaires publics et sanitaires pour le personnel de la gare

- L'espace sanitaire pour voyageurs est situé à l'extrémité côté ouest du bâtiment
- L'espace sanitaire pour le personnel de la gare est situé à l'extrémité côté ouest du bâtiment
- Les voyageurs ont l'accès à partir de la façade latérale ouest du BV.

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

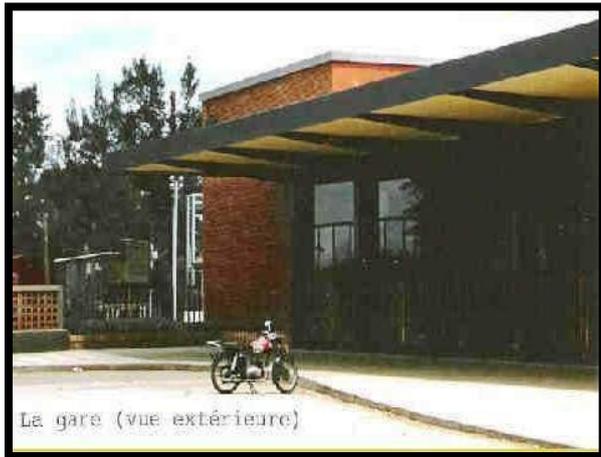


Figure 41 photos sur la buvette /Source Auteur



Figure 42 Photos sur la buvette / Source Auteur



Figure 43 Photos sur la buvette/Source Auteur

### ✓ -Buvette :

Bloc compose de deux niveaux avec surface de **85.6 m<sup>2</sup>**

L'accès principal de la buvette est sur le côté sud voie ferrée et une autre issue secondaire côté cour voyageurs (la ville)

Le premier niveau contient la cuisine et le dépôt et l'espace de la cafeteria. Et le deuxième niveau pour les gens qui travaillent dans la gare contient une grande salle commune et 2 chambres une pièce de bain et toilette et petite cuisine.

Actuellement les chambres sont utilisées comme des bureaux de l'unité entretien infrastructure.

---

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### III-5 Les matériaux :

Les matériaux utilisés dans la construction de cet édifice

- L'acier utilisée pour les poteaux et la poutre et dans la couverture et pour les portes et les fenêtres.
- Brique utilisée dans les murs enveloppe de l'édifice
- la brique cuite dans les murs de la buvette
- Le verre utilisé comme des murs rideau dans la façade principale et la façade sur la voie ferrée.
- Le béton utilisé dans le remplissage des poteaux et les fondations
- Le béton de pierre cassée 200 kg et 250 kg pour les fondations

Et Le béton de gravillon 300 kg aussi pour les fondations

- Dalle de sol sur le bâtiment voyageur
- carrelage dans la buvette
- Faïence

### III-6--La structure

La gare définie et classé comme ouvrage stratégique la direction a été conçue pour satisfaire

Les règles de l'Euro code en particulier celle concernant sa durée de vie (catégorie 5 de l'Euro code

100 ans et plus).

La gare est en structure métallique (poteaux –poutres)

Elle se compose de

- Poteaux en HEB200
- Poutre en UPN140
- Assemblages boulonnages
- Mur en maçonnerie et murs rideaux constituant l'enveloppe de l'édifice
- couverture en acier galvanisé.

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### Les murs

#### Mur de bâtiments voyageur

Mur extérieur en maçonnerie d'épaisseur 30 cm

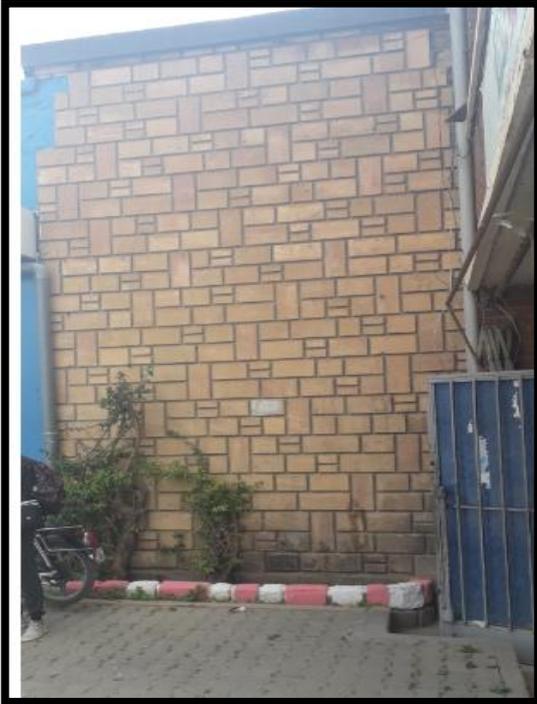


Figure 44 Mur extérieur /Source auteur

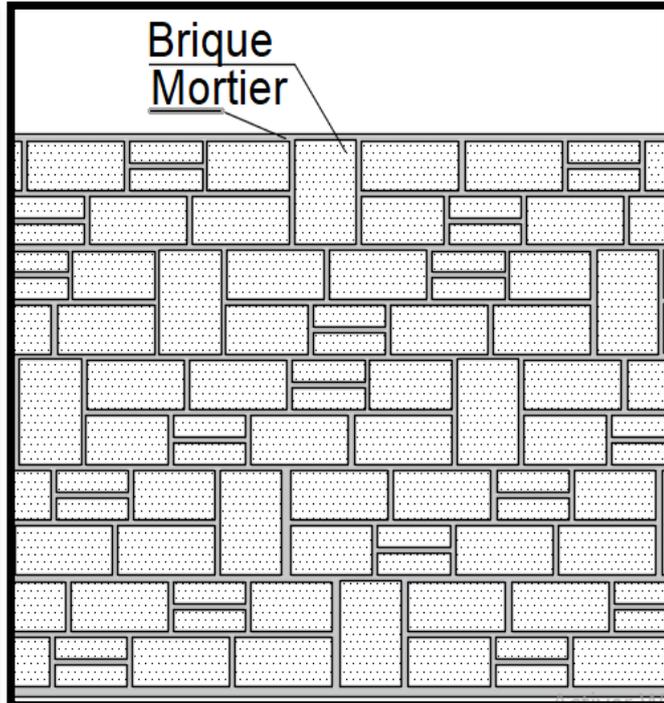


Figure 45 Vue extérieure sur le mur/Source auteur

Mur intérieur en maçonnerie d'épaisseur 10 cm avec revêtement mural en marbre aussi les murs sont couverts par la faïence couleur beige.

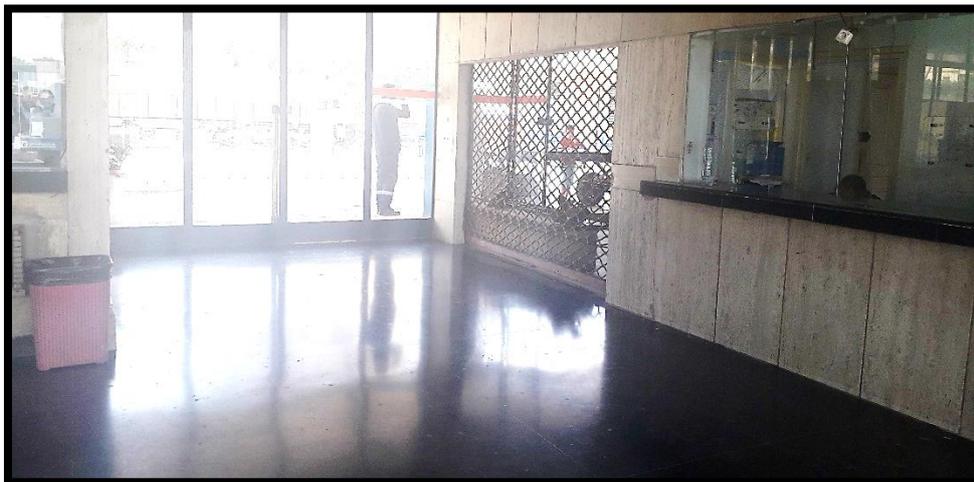


Figure 46 photo sur mur intérieur de la gare /source Auteur

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### ✓ Mur de la buvette

-Mur en brique de cuite de 10 cm couleur rouge et marron



Figure 47 Vue extérieur sur le mur de la buvette



Figure 48 Vue sur le mur intérieur de la buvette

Source : Auteur



Figure 50 Vue sur le mur intérieur de la buvette

Source : Auteur

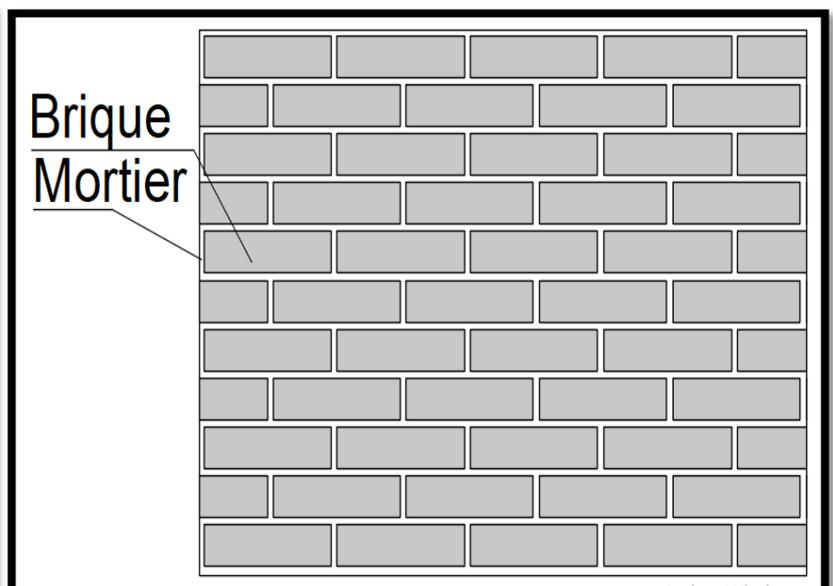


Figure 51 dessins sur mur extérieur de la buvette Source : Auteur

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### ✓ Les poteaux

Sont des poteaux métalliques revêtus par des plaques (marbre ou ardoise) de couleur noire  
Lesquelles plaques ont été peintes par les services de la DRF Alger par de la peinture Glycérophthalique de couleur bleu.

### III-7-La couverture

La toiture légère en fibre de bois revêtue d'une étanchéité de couleur marron foncé  
Avec des lampes de forme rectangulaire

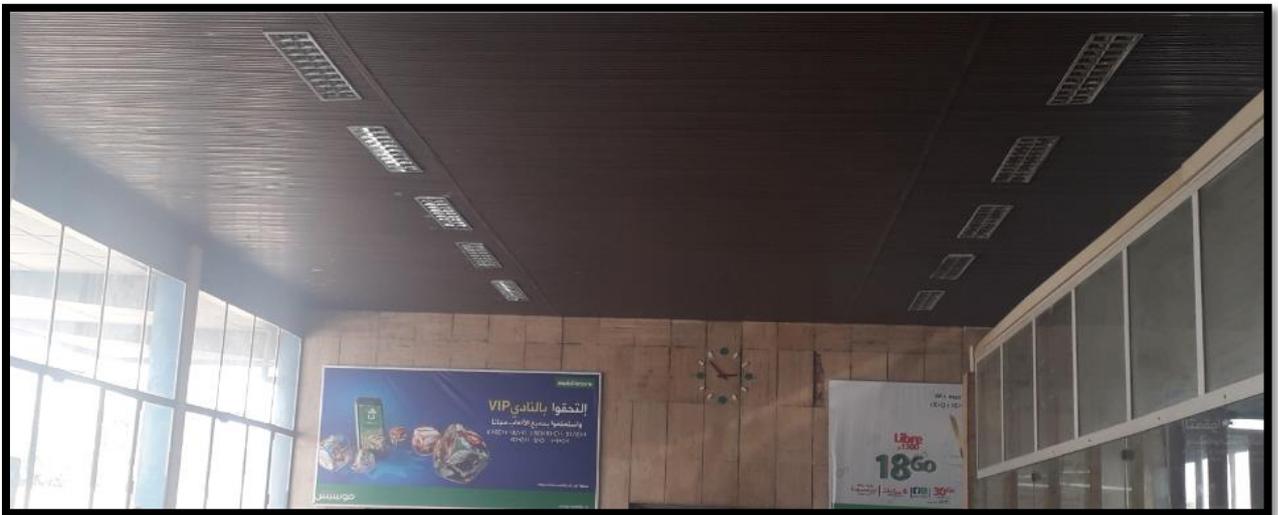


Figure 52 Vue intérieur sur la couverture

Source Auteur

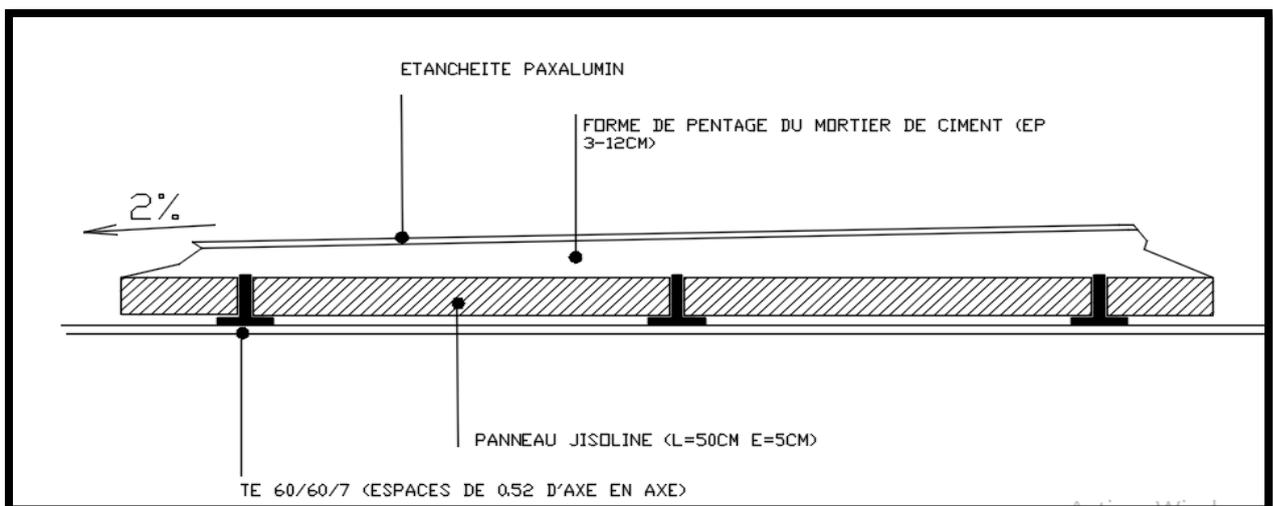


Figure 53 Dessin montre détails de la couverture

Source Auteur

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE



Figure 54 Photos extérieur sur la couverture/Source Auteur

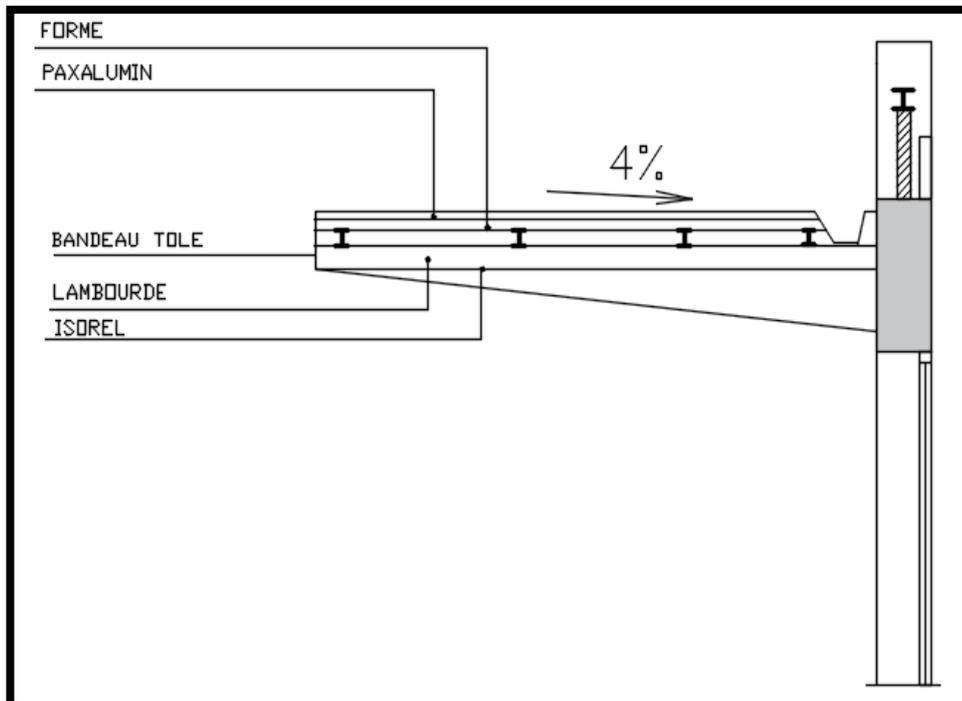


Figure 55 Détail de la couverture/Source dessin par Auteur

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### III-8 Le sol de bâtiment voyageur un dalle de sol couleur noir

Le sol de la buvette est un carrelage de couleur jaune

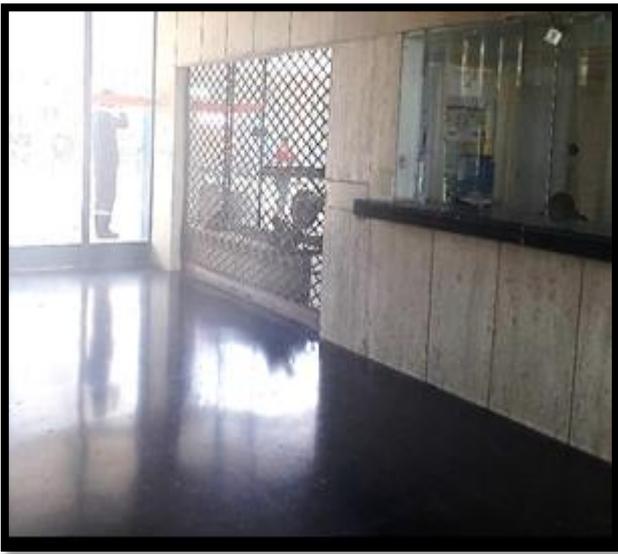


Figure 56 photo intérieur sur le sol de la gare /Source photo par Auteur



Figure 57 photo intérieur sur le sol de la buvette /Source photo par Auteur

### III-9-Les éléments architectoniques

- ✓ Les portes les portes de bâtiment voyageurs coté voies ferré et coté la cour



Figure 58 Portes principales de la gare

Source : Auteur

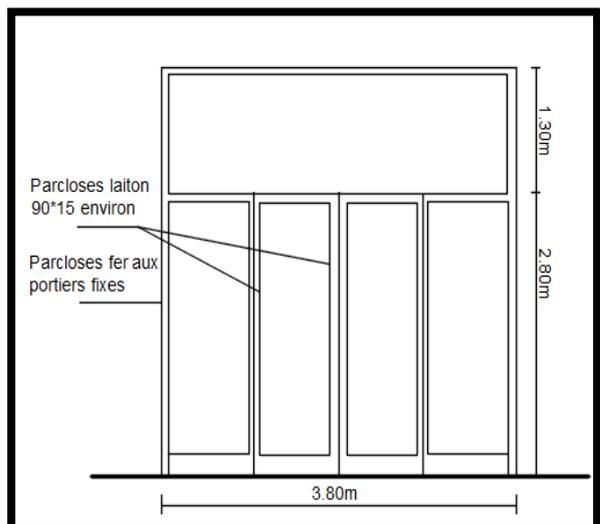


Figure 59 dessin de la porte/  
Source : Auteur

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

- ✓ Les portes les portes de de la buvette

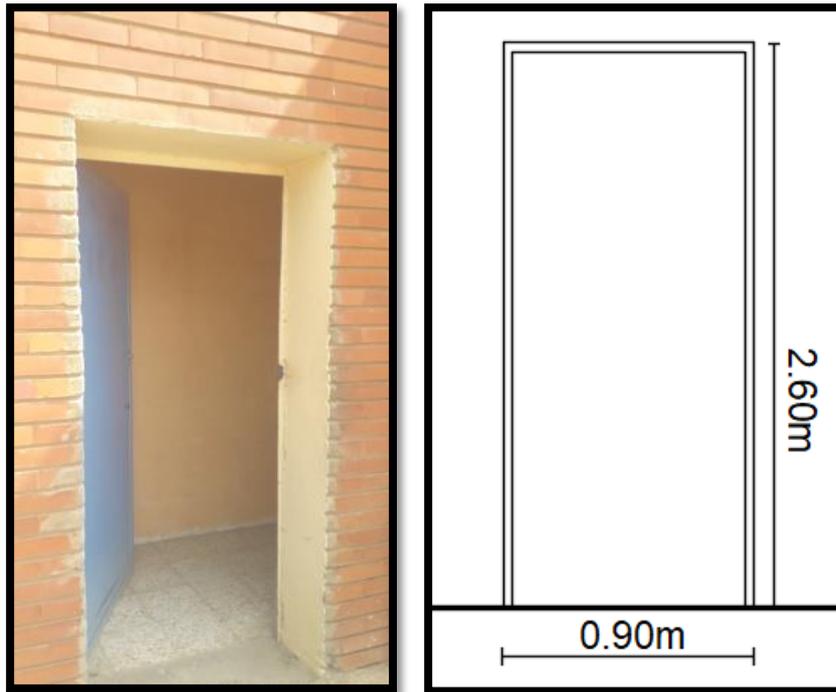


Figure 60 Porte côté cour de la buvette/Source : Dessin Auteur

- ✓ Les fenêtres

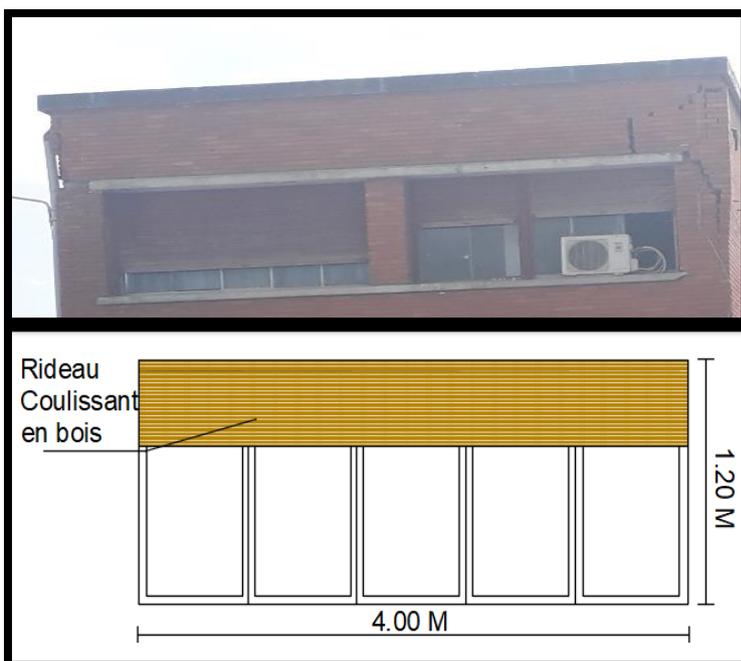


Figure 61 Photo fenêtre de la buvette

Source : Auteur

Figure 62 Fenêtre avec rideaux coulissants en bois

Source Dessin Auteur

---

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### III-10-Les escaliers

Ce sont des escaliers sans palier qui conduisent au premier étage de la buvette en marbre couleur gris.

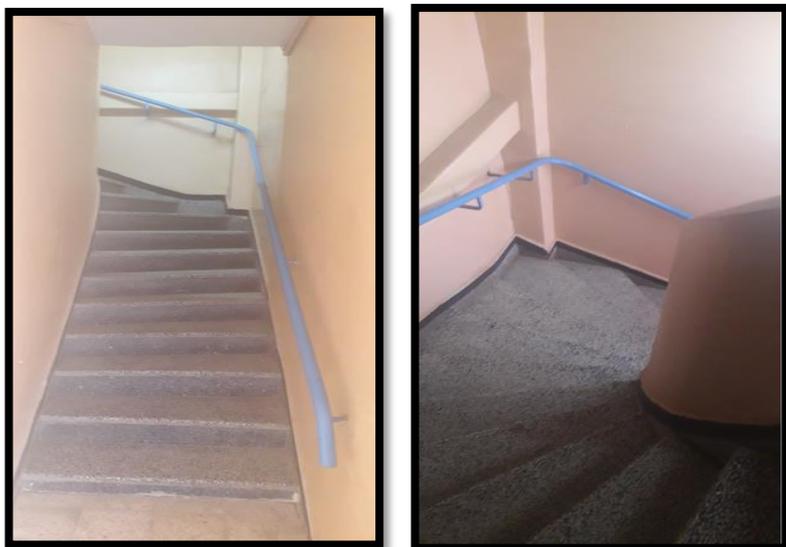


Figure 63 Escalier vers le 1<sup>er</sup> étage de la buvette  
Source : photo par Auteur

### III-11-Les façades

#### ✓ La façade coté ville façade principale

La façade coté ville est constituée de baies vitrées avec ossature en profilé métallique. Chacune des travées comprend une porte vitrée en ossature métallique à double battants.

A l'exception de la disposition des travées dont 7 travées en baies vitrées avec porte vitrée en ossature métallique à double battants (5 pour l'accès à la salle des pas perdus, 1 pour l'espace rail express et 1 pour la caisse principale de la gare).

-Les autres travées (10) présentent un sous-bassement en marbre de couleur beige et des fenêtres à ossature métallique vitrée et des rideaux coulissants en bois.

Les travées bleues se situent entre chaque deux portes. Verticalement de largeur de 30 cm.

Et les autres travées des fenêtres sont séparées aussi les fenêtres. Ces travées de largeur de 20 cm.



Figure 64 photo sur la façade principale de la gare en 2019 /Source : Auteur

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE



Figure 65 Façade principale côté cour 2010 /Source : www.vitamineDZ.

### **-La façade coté voies ferré :**

La façade coté voie ferrée présente les mêmes caractéristiques est constitué de baies vitrées en Nombrede 17 travées avec ossature en profilé métallique. Chacune des travées comprend une Porte vitrée en ossature métallique à double battants.



Figure 66 Façade coté voie ferrée/Source Auteur

### **III-12-Les coupes**

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

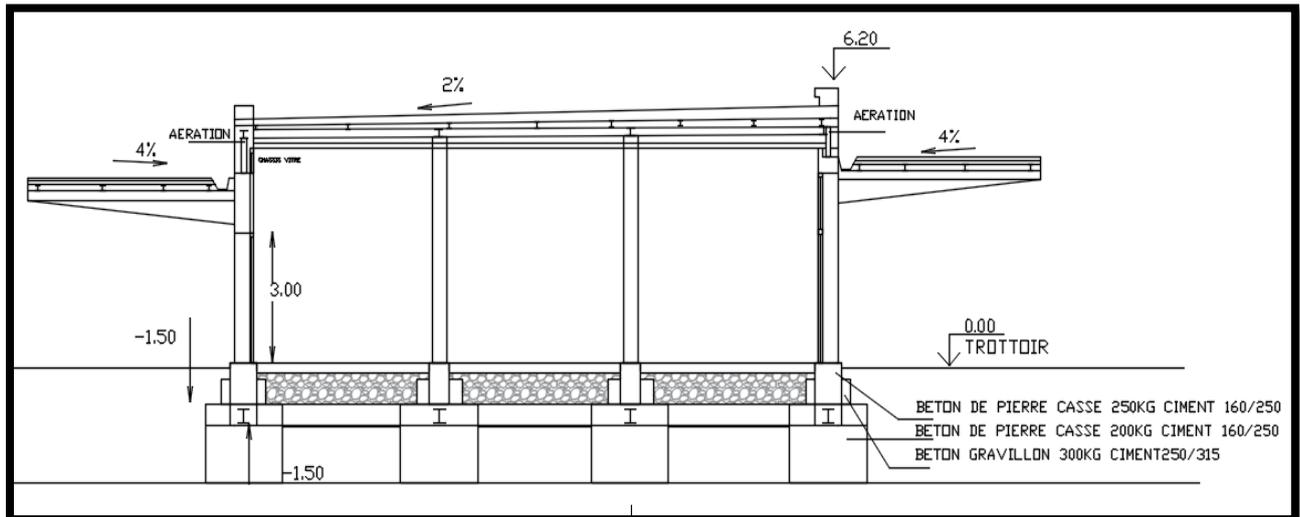


Figure 67 Coupe A-A sur la gare /Source : dessin de Auteur a partir l'archive SNTF

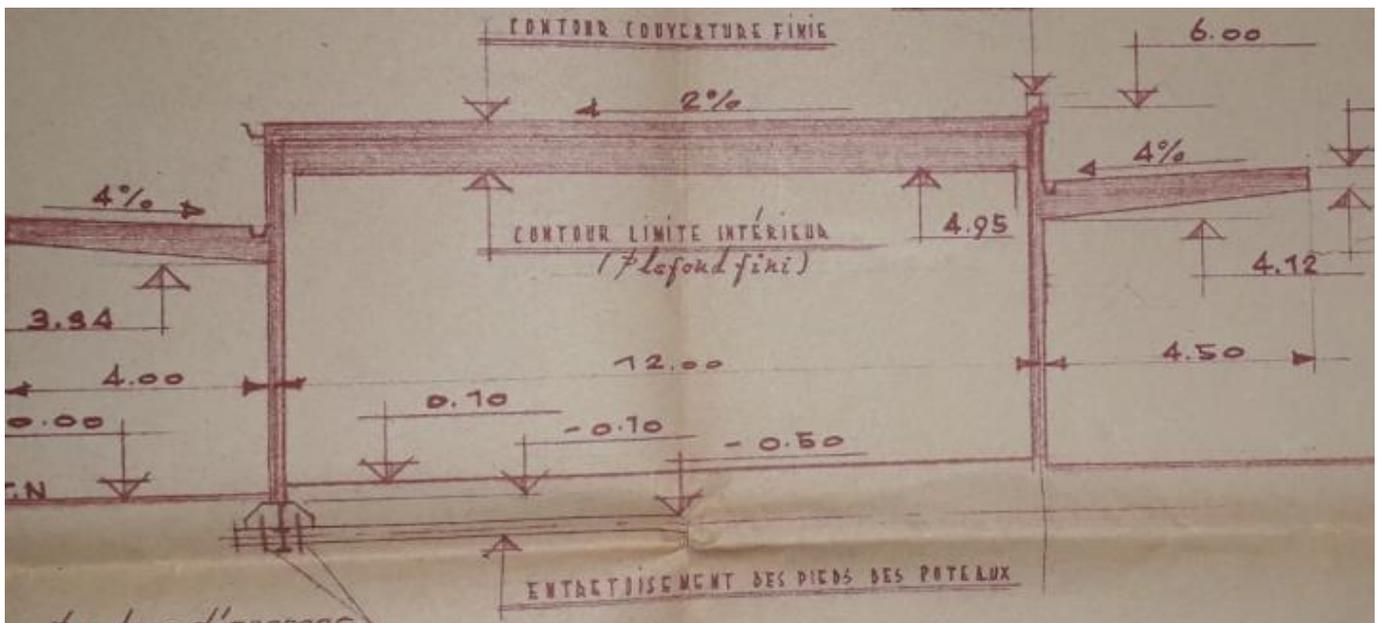


Figure 68 Coupe A-A sur la gare /Source centre D'archive Société nationale de transport ferroviaire

<sup>14</sup> Centre d'archive de la société nationale de transport ferroviaire-.SNTF

## CHAPITRE 02 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

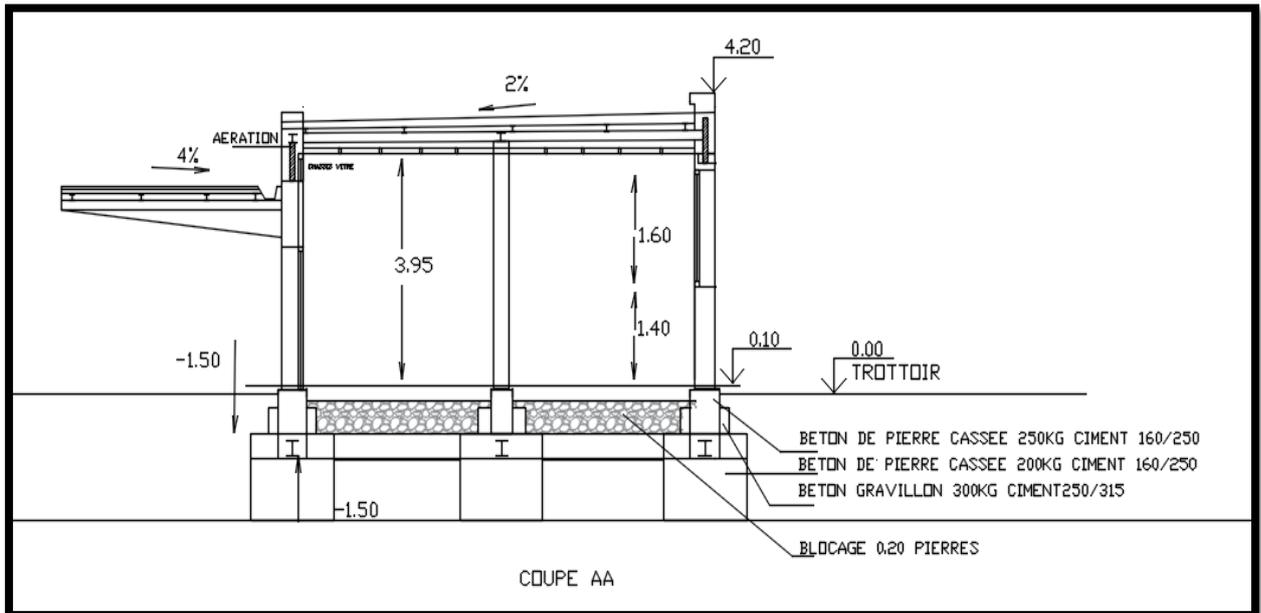


Figure 69 Coupe B-B Sur la gare /Source dessin Auteur

15

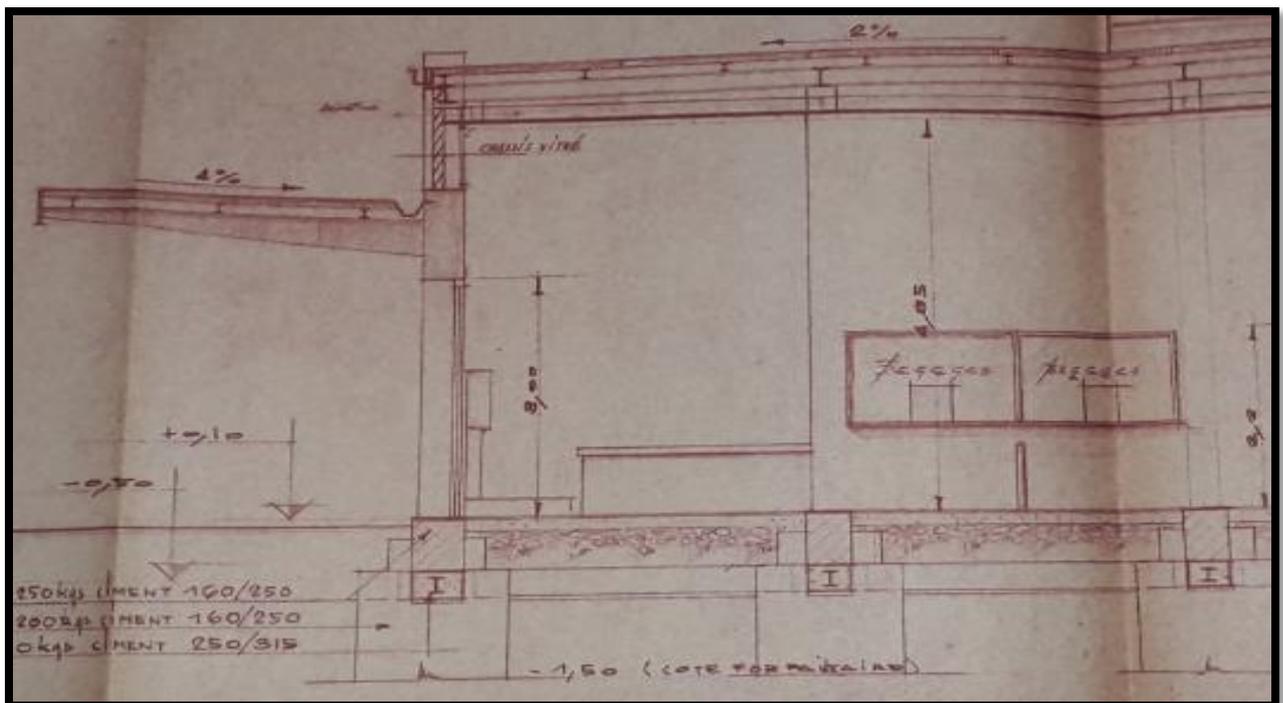


Figure 70 photo D'archive coupe B-B /Source : centre D'archive SNTF

<sup>15</sup>Centre d'archive de la société nationale de transport ferroviaire-.SNTF

### CONCLUSION

A préservation du patrimoine architectural en Algérie constitue aujourd'hui un enjeu majeur, notre a connu L'emprise de différentes civilisations qui ont laissées des traces comme témoin de leurs passage, ou la Plupart de nos villes contient des gares ferroviaires qui a construite dans la période de la colonisation Française, qui a existé encore aujourd'hui.

Notre travail qui a pour but la connaissance et à la mise en valeur du patrimoine ferroviaire en Algérie, Cas d'étude gare ferroviaire de la ville de CHLEF une initiative pour ouvrant le débat de la préservation de patrimoine ferroviaire, et surtout dans le cas d'une ville sismique comme la ville de CHLEF qui a perdre Son aspect architectural presque chaque 20 ans a par quelque édifices comme la gare ferroviaire qui a Résisté le séisme et marqué

Façade principal côté cour voyageurs (coté ville)

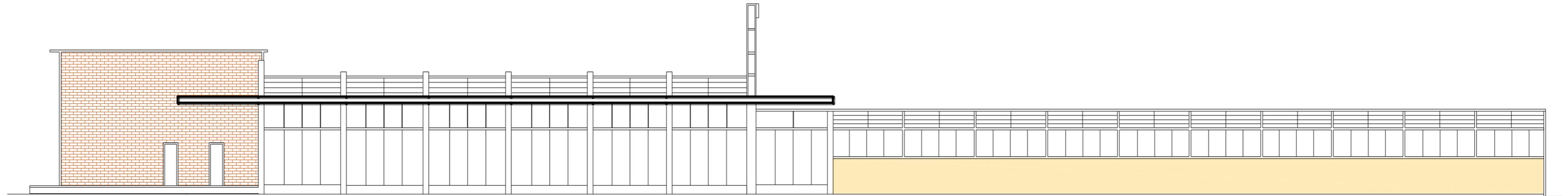


Figure 71 façade principal de la gare /Source dessin Auteur

Façade Latéral coté voie ferrée

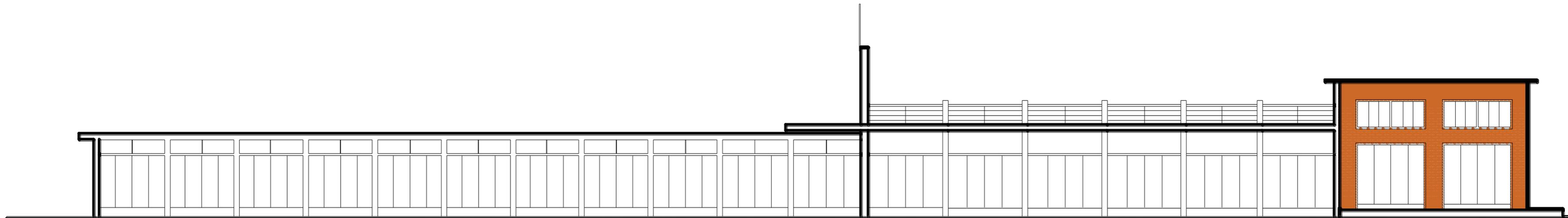
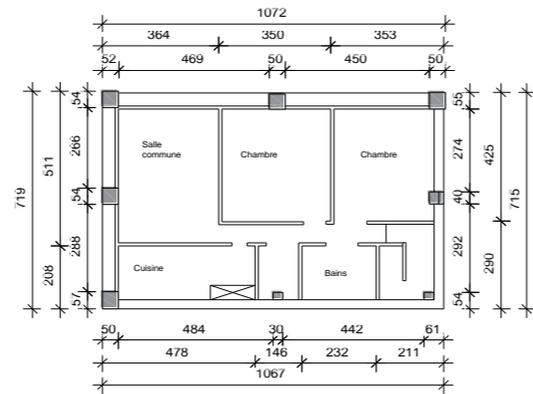
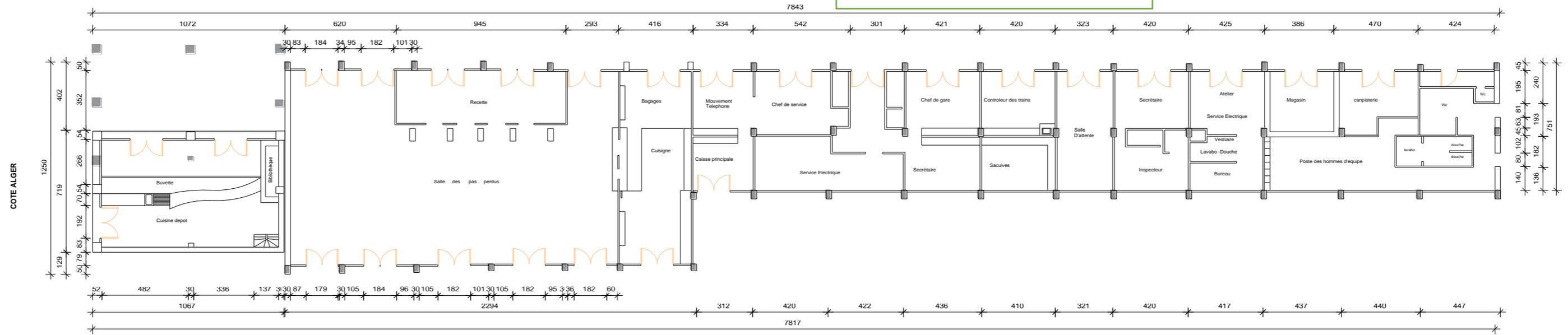


FIGURE72 façade coté voie ferré de la gare /Source dessin Auteur

# CHAPITRE 03 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

## Plan de la gare



## Plan 1<sup>er</sup> étage de la buvette

Figure 73 plan de la gare /Source dessin Auteur

---

## CHAPITRE 03 : CHAPITRE CAS D'ETUDE

### Bibliographie

