

**REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR
ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE SAAD DAHLEB BLIDA 1
INSTITUT D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME**



**MASTER II : ARCHITECTURE ET PATRIMOINE
OPTION : PATRIMOINE ET RECONVERSION**

**Identification des styles architecturaux des Edifices
ferroviaires en Algérie**

**Réalisé par :
MOUHOUS Nabila**

**Encadré Par :
Dr .MAHINDAD Naima**

Année universitaire : 2016 - 2017

REMERCIEMENTS

Nous remercions Dieu le tout puissant de nous avoir accordé la santé et le courage d'arriver au terme de ce travail.

Je remercie sincèrement ceux qui ont, de près ou de loin contribué à la réalisation de ce mémoire, fruit de mon premier pas dans l'univers de la recherche.

Je tiens à remercier tout particulièrement mon enseignante

M^{me} Mahindad Naima pour son encadrement, conseils et encouragements.

Je tiens aussi précisément à exprimer notre reconnaissance et nos remerciements

à notre responsable de Master **M^{me} FOUFA.A.**

M^{lle} MOUHOUS Nabila

DEDICACE

A Nos Très Chers Parents,

Tous Les Mots Du Monde Ne Sauraient Exprimer L'immense Amour Qu'on Vous Porte, Ni La Profonde Gratitude Qu'on Vous Témoigne Pour Tous Les Efforts Et Les Sacrifices Que Vous N'avez Jamais Cesse De Consentir Pour Notre Instruction Et Notre Bien-être.

C'est A Travers Vos Encouragements Qu'on A Opte Pour Cette Noble Profession, Et C'est A Travers Vos Critiques Qu'on S'est Réalise.

On Espère Avoir Répondu Aux Espoirs Que Vous Avez Fondes En Nous.

On Vous Rend Hommage Par Ce Modeste Travail En Guise De Notre Reconnaissance Eternelle Et De Notre Infini Amour.

Une DédicaceSpéciale A Mes Adorables Sœurs Et Frère Pour Leurs Présences, Leurs Participations Et Leurs Conseils Et Encouragements.

Je Reserve Egalement Mes Dédicaces A Mes Amieschafia ; Chaima , Sabrina ,Amina Ma Chère Cousine Amel Aussi Ma Binôme Ossmane Amel

MOUHOUS Nabila

Résumé:

En Algérie comme En France, la construction du réseau ferroviaire se traduit par un quasi-monopole des sociétés de chemin de fer sur le transport des marchandises et des passagers: le train devient ainsi un service essentiel au développement économique Industriel et social.

Les grandes compagnies ferroviaires firent construire d'importants bâtiments qui répondirent tant à leurs besoins matériels et emblématiques qu'à ceux de Pays occupé

Cette étude examine l'importance symbolique et identitaire de ces grands « monuments ».

Les Gares étudiés se rattachent aux courants architecturaux mondiaux, qui témoignent aussi de l'évolution de la société Algérienne et Française.

Ces bâtiments ont revêt plusieurs styles architecturaux en réponse aux politiques et tendance de leur période d'édification (période coloniale). Dans une grande partie des gares de province, ils adoptèrent un style important de la métropole qui est le style Napoléon III, alors que certaines gares de plus grande taille et de plus grande importance étant donné que ce fut des gares des grandes villes (Annaba, Oran, ...), elles ont été édifiées dans le styles Néo mauresque en réponse à une volonté politique et à 'ordonnance du gouverneur Jonnart qui prônait une tendance plus orientaliste afin de s'intégrer dans la culture locale.

Certaines gares et notamment celle du Sud algérien, ont été construites dans un style local ou il y'a eu une contextualisation dans le choix du style architectural qui s'intègre totalement dans le paysage urbain existant.

Mots-clés : Algérie, Gares Ferroviaires, monuments, Style architectural, Style Local,

ABSTRACT:

In Algeria, as in France, the construction of the rail network resulted in a quasi-monopoly of the railways over the transport of goods and passengers: the train thus became an essential service for industrial and social economic development.

The major railway companies built important buildings that met their material and emblematic needs as well as those of occupied countries.

This study examines the symbolic and identity importance of these great "monuments".

The studied stations are connected to the global architectural currents, which testify also of the evolution of the Algerian and French society.

These buildings have several architectural styles in response to the policies and trends of their period of edification (colonial period). In a large part of the provincial stations, they adopted an important style of the metropolis which is the style Napoleon III, while some stations of larger size and of greater importance since it was stations of the big cities (Annaba, Oran, ...), they were built in the Neo Moorish style in response to the political will and order of Governor Jonnart who advocated a more orientalist tendency to integrate into the local culture.

Some stations, including the one in southern Algeria, were built in a local style where there was a contextualization in the choice of the architectural style that integrates totally into the existing urban landscape.

Keywords: Algeria, Railway Stations, monuments, Architectural Style, Local ,Style

ملخص:

في الجزائر كما في فرنسا، يرجع بناء شبكة السكك الحديدية إلى احتكار شركات السكك الحديدية لنقل البضائع والركاب، فأصبح القطار خدمة أساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية والصناعية.

أقامت شركات السكك الحديدية الرئيسية مبان هامة تلبي احتياجاتها المادية والرمزية وكذلك احتياجات البلدان المحتلة.

تبحث هذه الدراسة على الأهمية الرمزية والهوية المادية لهذه "الأثار" العظيمة. حيث ترتبط المحطات المدروسة بالتيارات المعمارية العالمية التي تشهد تطور المجتمع الجزائري والفرنسي.

هذه المباني لديها العديد من الأساليب المعمارية وذلك استجابة لمتطلبات و سياسات واتجاهات (الفترة الاستعمارية). في كثير من المحطات المحلية، واعتماد أسلوب المستورد من العمورة الفرنسية وهو طراز "نابليون الثالث"، في حين أن بعض المحطات أكبر وأكثر أهمية لأنها كانت محطات القطار للمدن الكبرى (عناة وهران، ...)

بنيت هذه المحطات على الأنماط الجديدة (مغربية) و هذا استنادا على الإرادة السياسية للنظام و لحاكم "جونار" التي نادى إلى الاندماج في الثقافة المحلية.

بعض المحطات، بما في ذلك جنوب الجزائر، بنيت على الطراز المحلي الجزائري فكان دمج كلي لهندسة المبنى مع الوسط العمراني .

الحديدية، الأثار، النمط

:

Listes des figures :

Chapitre II :

Figure 1 La gare de Hussein Dey.....	16
Figure 2 Réseaux Ferré en Algérie.....	18
Figure 3 Gravure ancienne de la gare d' Euston montrant le toit de fer forgé de 1837. Noter les voitures ouvertes.....	19
Figure 4 L'« Arc d'Euston » : entrée d'origine de la gare d'Euston, telle qu'élargie vers 1851.....	20
Figure 5 L'ancienne grande halle.....	21
Figure 6 Bâtiment voyageurs de la gare de Saint-Germain-en-Laye-Grande-Ceinture en Île-de-France, rénové en 2004.....	22

Chapitre IV :

Figure 1 Charpente métallique http://arthur22.free.fr/GareduNord/GareduNord.htm	35
Figure 2 Façade Principale de la Gare Du Nord http://arthur22.free.fr/GareduNord/GareduNord.htm	36
Figure 3 le beffroi de la gare de Lion http://paris1900.lartnouveau.com/paris12/gare_lyon.htm).....	37
Figure 4 Figure 1 le beffroi de la gare de Lion http://paris1900.lartnouveau.com/paris12/gare_lyon.htm).....	38
Figure 5 Plan de la Gare de Lyon http://paris1900.lartnouveau.com/paris12/gare_lyon.htm).....	39
Figure 6 Facade de la Gare de Lyon http://paris1900.lartnouveau.com/paris12/gare_lyon.htm).....	39
Figure 7 : Le Train Bleu, restaurant de la gare de Lyon - Paris XII http://paris1900.lartnouveau.com/paris12/gare_lyon.htm).....	40
Figure 8 : Carte de petites Ceinture https://www.apur.org/fr/file/48288/download?token=MsuVeXqi	42
Figure 9 Gare de Javel.....	44
Figure 10 Gare de Boulaivilliers.....	44
Figure 11 Gare de la porte Dauphine.....	45
Figure 12 Gare du Champs de Mars.....	45
Figure 13 Le Premier types de la petite ceinture.....	46
Figure 14 Le second Types de la petite ceinture.....	47
Figure 15 Le Troisième types de la petite ceinture.....	47
Figure 16 Le quatrième types de la petite ceinture.....	48
Figure 17 gare de Tonnerre.....	51
Figure 18 : la gare de Tain-l'Hermitage.....	51
Figure 19 la gare de Valence.....	52
Figure 20 la gare d' Avignon.....	52

Chapitre V :

- Figure 13 les Grandes axes de développement du réseau ferroviaire national. **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 14 La façade de la gare de Tlemcen source : http://www.vitamedz.org/photo-tlemcen-gare-de-train/Photos_347_187214_13_1.html **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 15 La façade de la gare de Tlemcen..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 16 Minaret..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 17 La gare de ANNABA SOURCE : les archives de la SNTF..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 18 Facade de la gare d'Oran source : gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 19 la charpente source : gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 20 Bâtiment de voyageurs..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 21 Façade principale Source <http://www.oran-dz.com/economie/transports/gare-ferroviaire> **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 22 la coupole source : <http://www.oran-dz.com/economie/transports/gare-ferroviaire>..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 23 l'intérieur de la gare d'Oran <http://www.oran-dz.com/economie/transports/gare-ferroviaire> **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 24 l'intérieur de la gare d'Oran <http://www.oran-dz.com/economie/transports/gare-ferroviaire> **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 25 l'intérieur de la gare d'Oran <http://www.oran-dz.com/economie/transports/gare-ferroviaire> **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 26 le Bâtiment de voyageurs d'Alger source : les archives de la SNTF..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 27 La façade principale de la gare d'Alger source : http://www.vitamedz.org/gare-de-train-alger-la-blanche/Photos_505_183531_16_1.html..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 28 la gare de El Harrach..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 29 la gare de Média..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 30 la gare de MENERVILLE..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 31 la gare de ORLEANSVILLE1 **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 32 la gare de OULED-RAHMOUN1 **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 33 la gare de Skikda..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 34 la gare de AFFREVILLE1 Source : SNTF **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 35 la gare de Biskra..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 36 la gare de Constantine Source : SNTF **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 37 la gare de Lakhdaria..... **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 38 la gare de Tizi Ouzou **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 39 la gare de Tlemcen **Erreur ! Signet non défini.**
- Figure 40 la gare de Tougourt **Erreur ! Signet non défini.**

Bibliographie :

-Jean Dethie/ François Xavier Bouchard/ Gare d'Europe /Edition Donel Espagne
1988

-Gares, fer et styles / Herscher

« Les Annuaire Statistique » du secteur du transport ferroviaire
La direction des Archives de la SNTF

-Une histoire comptable et financière de la ligne ferroviaire dite de la “ petite
ceinture ” Paris (1853-2014) : Approche par les théories de la décision

LoutfiDhoiffir

-Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

-Tizi-Ouzou, Algérie 1Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, Algérie 1

-Devenir du patrimoine architectural industriel des 19ème et 20ème siècles en
Algérie Samia Bouaziz1, Mohamed Dahli 1 Université Mouloud Mammeri de

-Support multimédiaCD ROM : ENCYCLOPUDIE UNIVERSALIS 2000

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

http://paris1900.lartnouveau.com/paris_les_gares.htm

<http://arthur22.free.fr/GareduNord/GareduNord.htm>

http://paris1900.lartnouveau.com/paris12/gare_lyon.htm)

(<https://fr.wikipedia.org/wiki/Paris-Gare-de-Lyon#Architecture>)

<https://www.apur.org/fr/file/48288/download?token=MsuVeXqi>

<http://cjrnb.fr/Welcome/La%20Grande%20Ceinture.htm>

Fiche documentaire C. Le chemin de fer réel1. Bref historique du chemin de fer
réel

<http://www.memoblog.fr/orientalisme-style-jonnart/>

TABLE DES MATIERES (Avant La Correction Finale)	
▪ Remerciements	
▪ Dédicaces	
▪ Résumé	
CHAPITRE I : INTRODUCTION GENERALE	
1. Introduction	
2. Problématique	
a- Problématique générale	
b- Problématique Spécifique	
3. Hypothèse de recherche	
4. Méthodologie d'approche	
5. Structure du mémoire	
PREMIERE PARTIE : APPROCHE THEMATIQUE	
Chapitre1 : Contexte historique et émergence des édifices ferroviaires	
1.1. Emergence des édifices ferroviaires (en général et en France)	
1.2. Les édifices ferroviaires en Algérie	
CHAPITRE2 : LES CARACTERISTIQUES ARCHITECTURALES ET STYLISTIQUES DES EDIFICES FERROVIAIRES	
1.1. Agencement et organisation des espaces	
1.2. Les Styles architecturaux	
a- Les grandes gares	
b- Les petites gares	
c- La petite ceinture	
d- La grande ceinture	
Conclusion	
DEUXIEME PARTIE : IDENTIFICATION DES STYLES ARCHITECTURAUX DES EDIFICES FERROVIAIRES EN ALGERIE	
INTRODUCTION	
Chapitre1 : Les grandes gares	
1.1.Agencement et organisation des espaces	
1.2.Les styles architecturaux	
2.1.Agencement et organisation des espaces	
2.2.Les styles architecturaux	
Conclusion	
Conclusion Générale	
Bibliographie	

1- Introduction:

«Nous sommes la cheville ouvrière du porte-à-porte,le carrefour des attentes des voyageurs au départ et à l'arrivée, les facilitateurs de l'intermodalité. Nous sommes la connexion de toutes les mobilités »

Patrick Ropert - Directeur de Gares & Connexions

«J'ai été frappé, dès le début de ma carrière ferroviaire,de toutes les transcendances qu'avaient révélées, depuis son apparition sur la terre, l'évolution du chemin de fer,d'abord considéré comme un jouet, une fantaisie – on dirait maintenant un gadget-, puis utilisé comme un outil d'industries privées, ensuite promu, presque partout, au rang d'entreprise nationale et, enfin, instrument des grandes constructions européennes... ».

Louis ARMAND2, Propos ferroviaires, 1970

Le patrimoine « Ferroviaire » en Algérie est très riche Bien qu'il ait un intérêt et une volonté de l'état pour la conservation du patrimoine dans toutes ses catégories, et qui se manifeste par les nombreux textes législatif relatif au patrimoine, mais aucun de ces textes ne traite de l'architecture Ferroviaire, qui reste souvent perçu dans la société algérienne comme une architecture futile et sans intérêt qui marque des années de soumission et de misère, cette attitude engendre peu de volontés pour sa conservation.

En réalité on doit à ce butin architectural malgré les contextes historique qui ont accompagné l'introduction de cette architecture en Algérie, notre ouverture envers le monde occidentale, et notre habilité à être tolérant vis-à-vis de toutes formes de culture, de cette période ont contribué à enrichir le patrimoine national et nous offrent de nouveaux modes de constructions et de nouvelles perspectives architecturale, stylistique et esthétiques.

Ce Patrimoine précieux sans protection se perd dans l'ignorance et la maltraitance, souffre depuis des années de l'absence d'entretiens, ce qui a engendré par conséquence une dégradation partiellement avancé dans plusieurs. Gares ferroviaire .

Bien qu'ils soient dignes d'intérêt pour leurs qualités architecturales, leurs valeurs patrimoniales, économiques et leurs présences dans le paysage, il en était abandonné au lieu de les prendre en charge et les préserver pour toutes leurs potentialités pour leurs témoignages d'époque vécus de

2- Problématique générale :

Aujourd'hui, le patrimoine a intégré de nouvelles collections considérées comme ses composantes. La définition du patrimoine s'est en effet rapidement élargie. Avant la révolution française, cette notion désignait des biens privés et transmissibles, au sein d'une famille (œuvres d'arts, édifices religieux, propriétés foncières et des Monuments) Cependant, cette notion du patrimoine fut institutionnalisée avec la révolution Française.

Quand on parle du patrimoine des monuments, patrimoine architectural

Plusieurs définitions ayant été données à ce concept, À la place d'une définition rigide, j'opte pour une formule un peu provocatrice inspirée de Saint Exupéry (*on n'hérite pas de la terre de ses ancêtres, on l'emprunte à ses enfants*) : alors on peut dire que le patrimoine c'est ce que nous empruntons à nos enfants... Matière à méditation... on peut dire aussi que le patrimoine est un facteur identitaire, que tout un chacun tente de préserver, donc il y a une sorte de lutte perpétuelle contre le temps pour la pérennité de l'objet quel qu'il soit.

L'Algérie dispose d'un legs culturel et naturel particulier ayant une portée mémorielle et symbolique. Cet héritage constitue un patrimoine varié : Naturelle, Sociale, archéologique, Architectural et urbanistique. Extrêmement riche et diversifié.

L'Algérie possède une histoire et patrimoine très riche par le passage de plusieurs civilisations (Romaine, Ottomane, Française) Chacune d'elles a produit une culture matérielle et immatérielle. Aujourd'hui, l'Algérie est le père spirituel de cet ensemble d'héritage.

- Pour le citoyen Algérien Le patrimoine colonial français reste toujours l'héritage d'un colonisateur. On entend par colonial ; une période d'occupation, exploitation, mise en tutelle d'un territoire par les ressortissants d'une métropole.

De ce fait le «patrimoine colonial » prête à confusion, parce que la reconnaissance de ce patrimoine appelle au mépris de l'identité nationale et de la reconnaissance de la légitimité du colonisateur,

« *Le patrimoine continue à être perçu par nos sociétés – maghrébines – comme un système de protection à l'égard de l'autre* »¹

Le patrimoine colonial est alors perçu avec méfiance : « *La mémoire collective a du mal à reconnaître le legs de toute une civilisation considérée comme hostile et étrangère* »²

Pour cela il est d'abord nécessaire de définir, de diriger et d'éduquer les peuples sur ce qu'est ce patrimoine, et que cela fait partie de nos bien , qui nécessite une préservation.

Dans le début du 19^{ème} siècle, la société européenne a connu d'importants Changements liés à la révolution industrielle, l'émergence d'un nouveau ordre socio-économique, créa une demande des édifices nouveaux, destinés à de nouvelles fonctions, sont les bâtiments industriels, usines, ...etc cela a engendré de nouvelles constructions a un usage différent (industrielle) et créa une architecture, une vocation nouvelle dite industrielle pour certaine de ville au monde. Et à partir de là on peut dire que l'architecture industrielle est née à partir d'une Demande impérative, Et a des conditions liée à une évolution industrielle

Cet héritage qu'on a hérité de l'industrialisation de nos ville est Perçue positivement par certains et négativement par d'autres, mais l'empreinte que

1M. L. Gharbi, « Le patrimoine colonial au Maghreb », in rubrique : *Historiographie des décolonisations et des nationalismes du Maghreb*, consulté sur site internet : <http://www.hermes.jussieu.fr/repannuaire.php?id=3>
2ibid

l'industrie a laissé sur nos territoires, villes a toujours été et sera présente ; elle témoignent de différents moments de l'histoire et aussi son architecture Unique admirable qui aussi marque l'évolution constructif de cet époque à nos jours .

Contrairement au pays du monde ou le patrimoine industriel est valorisés et réintégrés dans la vie quotidienne (Reconversion, Réhabilitation) l'Algérie ce patrimoine porteur de grandes valeurs technique économique constructif architectural et aussi mémorial certes en péril il est soit ignorées ou rasées. Para port à sa conservation.

- De nos jours, la recherche a grandement avancé dans le sens de la volonté conservatrice du patrimoine architectural industriel. Des collaborations d'ordre internationales, notamment entre le Conseil International des Monuments et des Sites (ICOMOS) et le Comité International pour la Conservation du Patrimoine Industriel ont abouti à l'adoption du premier texte international (charte de NizhnyTagil) qui met en exergue l'urgence de prendre en charge ce patrimoine en commençant par sa reconnaissance en tant qu'entité patrimoniale à part entière. Ces deux organismes s'évertuent à diffuser à travers le monde les principes énoncés dans le texte de la charte pour attester de la légitimité du patrimoine industriel comme partie intégrante du patrimoine des sociétés humaines (J.M.Leniaud, 1987).

La publication faite par l'ICOMOS quant à ces principes conjoints de conservation efficace du patrimoine industriel et de ses ouvrages bâtis énonce :
} Etudier et comprendre les constructions industrielles et leur valeur patrimoniale à travers des études documentaires et techniques ; } Assurer la protection et la conservation efficace des ouvrages à travers l'instauration de politiques, de mesures légales et d'inventaires intégrés ; } Conserver les constructions à travers le maintien de leur activité ou l'intégration d'une nouvelle appuyée par

des interventions physiques (réhabilitation...) ; } Présenter, communiquer et partager les valeurs patrimoniales des constructions industrielles afin d'éduquer et de sensibiliser le public sans compter l'enrichissement et le soutien du secteur de la recherche. Une autre recherche (Michael Falser, 2001) est revenue non seulement sur l'inventaire des composantes du patrimoine industriel mondial, pays maghrébins compris, mais aussi sur l'établissement d'un système de classification qui permettrait de plus facilement reconnaître et classer les ouvrages industriels.¹

3-Problématique spécifique :

- Le patrimoine ferroviaire C'est une partie indissociable inséparable de patrimoine industriel l'industrie a investi dans le transport ferroviaire ; c'est grâce aux lignes de chemin de fer que l'industrie a pu Diffuser dans le monde C'était la clé et le passeport pour entrer dans nos villes elle a pavé le chemin pour ça réussite.

-Le Patrimoines ferroviaires un type de patrimoine particulier, très récemment définis. L'histoire du chemin de fer en Algérie est largement méconnue

Le chemin de fer algérien bâti au XIXe siècle est empreint d'originalité en Afrique et représente aujourd'hui le quatrième plus grand réseau de ce continent 35 Classement des pays par longueur du réseau, établi en 2002²

- Les gares sont un des éléments de l'industrialisation et d'urbanisation du XIX^e siècle Les gares ferroviaires constituent des lieux d'arrêt pour les trains, tout comme les ports pour les bateaux et les aéroports pour les avions. Chaque gare exerce des fonctions générales, telles que la montée ou la descente des passagers et la manutention des marchandises À une certaine époque.

1 Devenir du patrimoine architectural industriel des 19^{ème} et 20^{ème} siècles en Algérie Samia Bouaziz1, Mohamed Dahli1 1Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, Algérie 1Université Mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, Algérie 1 bouaziz_ummto@hotmail.fr

2. [<http://www.techno-science.net>] consulté le 05/03/2014

Généralement les gares se composent de plusieurs bâtiments associés à des installations techniques : bâtiment-voyageurs, abri de quai, bâtiment de marchandises, château d'eau et grues hydrauliques...ect

L'architecture des anciennes compagnies a été confiée, ligne par ligne, à des maîtres d'œuvre a des compagnies, dans ce travail nous allons faire la connaissance de quelques-uns d'entre eux et évaluer leur apport dans le domaine de l'architecture ferroviaire.

Nous étudions principalement des bâtiments voyageurs prestigieux de grandes villes, des gares de moindre importance.

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

L'objectif peut être rapporté et décomposé selon les points suivants :

Répertorier un style architectural qui renvoie à une période importante dans l'histoire de l'art et de l'architecture en Algérie.

Dans cette perspective cette recherche se veut ainsi une contribution à la connaissance et à la reconnaissance de ce patrimoine et propose une lecture de plusieurs gares en Algérie elle se focalise essentiellement sur une lecture des façades et des styles architecturaux. Les matériaux et les systèmes constructifs seront donnés à titre indicatif.

Au cours de ce travail nous tenterons donc de répondre à plusieurs questions à savoir :

-Quelle sont les différentes typologies des bâtiments de voyageurs conçues pendant la période de la fin du 19^{Emme} siècle au début du 20^{Emme} siècle dans les gares en Algérie

-Quelle lecture pouvons- nous faire de la façade à travers l'exploration du style architectural ?

4- Hypothèses

A la base de la problématique énoncée, nous émettons les hypothèses suivantes :

- Il existe des typologies architecturales des gares par rapport à leur situation et leur taille et importance.

- Les styles architecturaux adoptés étaient inspirés des politiques et mouvement architecturaux adoptés à l'époque par l'administration coloniale.

- Il existe un style architectural importé qui a été adopté dans certaines gares algériennes.

5-Objectif de recherche

Dans cette recherche on s'intéresse à montrer la richesse de l'Algérie en Patrimoine Ferroviaire par la réalisation d'une étude analytique comparatif sur les gares ferroviaire Parisienne et Algérienne

Ainsi nos objectifs de ce travail sont :

-Identifier les caractéristiques architecturales et stylistiques de ces gares

-Déterminer si la gare Algérienne s'inscrit dans un style local purement Algérien, ou bien est-elle une adaptation d'un style étranger Parisien ou c'est un mélange entre les deux ?

6- Méthodologie de la recherche :

Pour répondre aux objectifs, nous avons pris en considération la méthode de comparaison afin de réaliser une étude analytique bien détaillée pour faire ressortir les caractéristiques et le langage architecturale de notre cas d'étude, cela permettra de connaître et de comprendre le style des gares ferroviaire.

On a fait une investigation (sortie sur terrain on visitant quelques gares)

Ainsi nous utiliserons Comme outils la bibliographie existante : tels que les ouvrages, les archives, les thèses ...etc.

7- Structure du mémoire:

Le présent mémoire comporte:

En premier on a une introduction générale, dans lequel on explique l'intérêt du thème principal de ce travail, la problématique, les objectifs, et la méthodologie, sont adoptées pour effectuer ce travail de recherche.

Chapitre I : Il est constitué par l'état de l'art, ce chapitre consiste à la recherche théorique qui nous introduira à la notion de reconnaissance de patrimoine industriel et ferroviaire en générale et en Algérie (genèse de la gare,

Contexte historique et émergence des édifices ferroviaires, et puis on va citer quelques gares mondiale qui ont eu une influence sur L'architecture ferroviaire) et la gare en tant que patrimoine industriel ferroviaire en Algérie en particulier (caractéristiques architecturales)

Chapitre II et III: Une analyse descriptive des gares Parisiennes et Algériennes, les grandes gares et les gares de province, et à la fin on va essayer de ressortir les points de ressemblances entre les gares Algérienne et Parisienne ; Maghrébine, afin de référencer l'architecture ferroviaire en Algérie.

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires

Une brève histoire des chemins de fer :

L'invention du rail date du 16^{ème} siècle. Ils sont alors utilisés dans les mines, pour le transport de lourdes charges Dans des chariots à quatre roues. Par la suite, ils ont modifiés pour s'adapter à d'autres Types de wagons, nécessaire au transport de nouvelles marchandises.

L'emploi de chevaux a été le moyen habituel de traction pendant tous les premiers temps

des chemins de fer et s'est maintenu sur certaines lignes jusqu'à une époque tardive.

Au début des locomotives, faute de confiance dans les nouveaux engins, les lignes ont été

exploitées conjointement par traction mécanique et traction animale.

En 1679, Denis PAPIN imagine la première machine vapeur à piston à laquelle l'Anglais J.

WATT apporte quelques perfectionnements.

Ce n'est qu'à partir de 1781 que le chemin de fer prend une dimension industrielle, après

L'apparition des premiers rails en fer en 1767, puis l'invention, de la première locomotive sur

rail par Richard TREVITHICK en 1802.

Un premier voyage en 1804 fait admettre, malgré quelques dégâts, le principe de la locomotive à vapeur.

C'est un moment important, car l'énergie produite par la vapeur remplace enfin la force musculaire, humaine ou chevaline.

Amenée à Londres en 1808, la locomotive, qui reçut le nom de *Catch me whocan*(M'attrape

qui peut), fut installée sur une voie circulaire entourée d'une enceinte où le public était admis

Moyennant 5 shillings. Pour 1 shilling de plus, on prenait place dans la voiture que la

Locomotive remorquait.

En 1813, l'invention de la locomotive Puffing Billy par W. HEDLEY est un succès, vite éclipsé par les innovations techniques apportées par G.

STEPHENSON.

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires

Le premier transport de voyageurs à lieu en 1807 en Grande-Bretagne, mais les passagers se plaignent des pluies de charbons incandescents qui déclenchent des incendies et des épais nuages de fumée noire. Cela ne freine pas les compagnies ferroviaires privées et la première ligne au monde naît en 1825 entre STOCKTON et DARLINGTON.¹

Une brève histoire des chemins de fer français

L'histoire du chemin de fer en France, comme dans la plupart des pays, est caractérisée par une concentration progressive où l'on peut distinguer schématiquement cinq périodes principales.

1821 - 1841 - L'Epoque des tronçons

C'est la période d'expérimentation des chemins de fer en France. Bien que la première ligne Saint-Etienne à Andrézieux, concédée en 1823, ait été ouverte en 1827, la construction des lignes de chemin de fer ne progresse que très lentement. La ligne de Paris à Saint-Germain est inaugurée le 18 août 1837. A la fin de 1841, il n'existe en France que 573 km de lignes (constituées de tronçons de 50 km environ), contre 4 900 km dans l'ensemble de l'Europe

1842 – 1874 – L'étoile de Legrand, la constitution des six grandes compagnies

A la suite du vote de la loi du 11 juin 1842 décidant la création de 9 grandes lignes joignant Paris aux frontières et au littoral de la Manche, de la Méditerranée et de l'Océan (Etoile de Legrand), on entre dans une période de construction plus active. On peut retenir les noms de Seguin, Legrand et Talabot. De nombreuses compagnies voient le jour, on en compte 33 en 1846 pour 1900 km de lignes.

¹ Fiche documentaire C. Le chemin de fer réel1. Bref historique du chemin de fer réel

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires

La crise économique et politique qui suit la révolution de 1848 compromet leur situation financière et l'Empire s'attache à constituer des compagnies puissantes par voie de fusion. Ces fusions s'achèvent par la signature des conventions de 1859 avec les 6 grandes compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Midi et de l'Ouest.

Ces conventions accordent à chaque compagnie pour les lignes dites « du nouveau réseau » (les moins productives) la garantie d'intérêt.

La construction des lignes reprend à une cadence très rapide (770 km en moyenne par an, et même certaines années plus de 1000 km). En 1875 plus de 20 000 km sont exploités sur un réseau total de 30 000 km. La partie vraiment productive des grands réseaux est terminée dès cette époque.

Il est intéressant de noter que la centralisation administrative du Premier Empire est à l'origine du réseau centré sur Paris, qui, à son tour, a contribué à renforcer cette tendance par les liens économiques et culturels qu'il a créés.

1875 – 1920 – La constitution du réseau de l'Etat, le programme Freycinet

En 1878, l'Etat rachète un certain nombre de petites compagnies situées entre Loire et Garonne qui n'avaient pas été incorporées dans les grands réseaux (Charente, Vendée) et constitue avec leurs lignes le réseau de l'Etat qu'il exploite directement.

La prospérité et l'amélioration des conditions de déplacement apportées par le chemin de fer à toutes les régions qu'il dessert poussent l'opinion publique à demander une extension considérable du réseau. Pour y répondre, Freycinet fait

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires

voter en 1879 un programme de grands travaux comportant la création de 150 lignes nouvelles (17 000 km) avec le but de desservir par ligne à voie normale toutes les sous-préfectures.

L'Etat ne peut mener à bien ce programme ni exploiter les lignes enclavées dans les réseaux des compagnies. Les conventions de 1883 incorporèrent dans les grands réseaux 12 000 km de lignes d'intérêt général, construites ou à construire. En compensation les réseaux voient la garantie d'intérêt s'étendre à l'ensemble de leurs lignes.

De 1883 à 1914, les résultats d'exploitation sont en général peu favorables en raison des charges croissantes qu'entraîne la mise en service de lignes à caractère essentiellement politique du programme Freycinet. Seules les compagnies du Nord, de l'Est et du P.L.M. n'ont pas à faire appel à la garantie ou peuvent rembourser les avances accordées en années difficiles, par suite de l'importance économique des régions desservies par leurs lignes principales. La situation financière de la compagnie de l'Ouest devient tellement mauvaise que l'Etat procède à son rachat en 1908. Cette opération lui permet, par ailleurs, de désenclaver son propre réseau qui n'était pas relié à Paris.

En 1914, la longueur totale exploitée atteint près de 38 000 km. Les chemins de fer sont réquisitionnés dès le début de la guerre et jouent un rôle de première importance dans le soutien des opérations militaires et celui de la vie économique du pays.

A la fin de la guerre, la situation économique et financière des grandes compagnies rend nécessaire l'établissement d'une nouvelle convention.

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires

1921 – 1937 – La convention de 1921, les organismes communs

La convention de 1921 règle pour la première fois dans un seul texte le sort de l'ensemble des réseaux (compagnies et Etat). Elle met pratiquement fin à leur indépendance par la création d'un Conseil supérieur des chemins de fer, d'un Comité de direction et d'un Fonds commun destiné à compenser les excédents et les déficits des différents réseaux, l'équilibre est assuré par le jeu des tarifs.

La construction des lignes nouvelles, arrêtée par la guerre reprend au ralenti et en 1929 le réseau français atteint sa longueur maximale : 42 600 km.

Au cours de cette période, les compagnies commencent à substituer au développement linéaire l'équipement en potentiel concrétisé par l'électrification (2 200 km de lignes entre 1928 et 1938) et la modernisation des triages.

La crise économique de 1929, la dévaluation continue du franc, la crise politique de 1936 et la naissance de la concurrence routière placent les réseaux dans une situation financière telle qu'ils doivent signer le 31 août 1937 une nouvelle convention avec le gouvernement.

A partir de 1938 – La société Nationale des Chemins de fer Français, la reconstruction, la concentration des moyens

Par la convention de 1937, les anciennes compagnies renoncent en faveur de la S.N.C.F., créée pour 45 ans, au droit d'exploiter leurs concessions. En outre, l'Etat transfère à celle-ci l'exploitation de ses deux réseaux (Etat et Alsace-Lorraine). A partir du 1^{er} janvier 1938, la S.N.C.F. assure l'exploitation des chemins de fer français, divisés en 5 régions.

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires

Pour Le Cercle Historique du Rail Français le périmètre des études s'arrête au 31 décembre 1937. Il est intéressant cependant de poursuivre ici ce rapide survol de l'histoire des chemins de fer en France.

A peine réorganisés au sein de la S.N.C.F. les chemins de fer doivent affronter la Seconde Guerre Mondiale et subissent des destructions considérables en 1940 et 1944. La remise en état des itinéraires principaux est extrêmement rapide afin d'accompagner les opérations des Forces Alliées. En mai 1945 85% des ouvrages sont rétablis. Pour autant, les travaux de reconstruction s'étalent sur une vingtaine d'années.

Simultanément, dès 1946 la S.N.C.F. s'attaque à la modernisation de ses techniques d'exploitation et à l'unification de son parc de matériel roulant pour répondre à moindre frais à un trafic en croissance constante. La pièce maîtresse en a été l'électrification des lignes à fort trafic, d'abord en courant 1500 Volts continu (Paris-Lyon), puis en courant industriel monophasé 50 périodes (régions de l'Est et du Nord).

La recherche de la vitesse accompagne ces développements jusqu'à aujourd'hui, ainsi que l'exploitation du potentiel de l'électronique de puissance, de la cybernétique et de l'informatique, l'ensemble visant à optimiser la capacité du réseau, les rendements et la sécurité. Pour autant, la concurrence des autres moyens de transport, moins soumis aux obligations de service public et à l'entretien d'une lourde infrastructure, conduisent la S.N.C.F. à affronter une situation financière préoccupante qui perdure encore.

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires

Sur un réseau transfiguré par la grande vitesse, il faut désormais aussi compter avec l'ouverture à la concurrence du cadre européen et avec les mutations sociétales, autant de challenges qui seront le fil conducteur des chapitres à venir de l'histoire des chemins de fer en France.¹

Une brève histoire des chemins de fer Algérien

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.

Durant la période coloniale, trois programmes ont été initiés par l'administration: Le programme de 1857, de 1879 et celui de 1907.

PROGRAMME DE 1857

Le 8 Avril 1857, la force d'occupation française autorise la construction de 1357 km de lignes.

Le 12 Décembre 1859, le chantier de la ligne Alger-Blida fût ouvert. Une entreprise de statut privé, appelée "Compagnie des chemins de fer algériens" est créée.

Cette compagnie obtient en plus de la réalisation de la ligne Alger-Blida, une concession pour la réalisation des lignes Oran-Sig et Constantine-Skikda, qui n'ont pas été réalisées faute de financement. Seule la ligne Alger-Blida a pu être réalisée et ouverte au service voyageur le 8 Septembre 1862.

La poursuite des travaux pour les autres lignes est assurée par cinq (5) compagnies :

- La Compagnie Bône-Guelma (BG).
- La Compagnie de l'Est Algérien (EA).

¹ D:\1\PDF\Histoire de chemain de fer\Une brève histoire des chemins de fer français.html

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires

- La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM).
- La Compagnie de l'Ouest Algérien(OA).
- La Compagnie Franco-Algérienne (FA).

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-Bouchegouf-Guelma, Khroub-Oued Zenati, Constantine-Skikda, Constantine-Sétif, Alger-Thénia, Alger-Oran, Arzew-La Macta-Mohammadia, Mohammadia-Mécheria, Oued Tlélat-Sidi Bel Abbès.

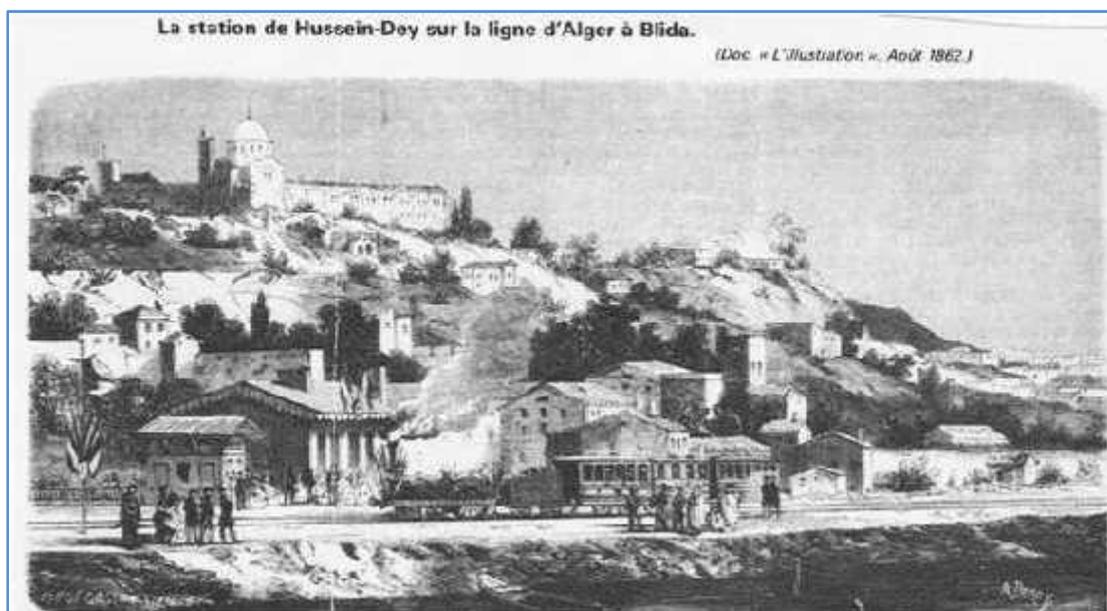


Figure 1La gare de Hussein Dey

Source : la direction des Archives SNTF

PROGRAMME DE 1879

Un programme de 1747 km de lignes nouvelles a été ajouté au réseau existant. Dans la période 1879-1906, 2035 km de lignes ont été réalisées ou entamées : Souk Ahras-Tébessa, Le Kouif et embranchement vers la frontière, Ain-Mokra-Ramdane Djamel, OuledRahmoune-Khenchela, El Guerrah-Biskra, Sétif-Thénia avec embranchements vers TiziOuzou, Béjaia et Sour El Ghozlane, Blida-Berrouaghia, Mostaganem-Relizane-Tiaret, Oran-Arzew, Sénia-Témouchent,

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires

Sidi Bel Abbès-Tlemcen-Frontière, Tabia-Crampel, Méchéria-Béchar, Tizi-Mascara.

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 de la période 1907-1946, les lignes ou tronçons de lignes suivants, totalisant une longueur de 1614 km, ont été réalisés : Ain Beida-Tébessa, El Milia-Jijel, Biskra-Touggourt avec embranchements vers Tolga et El Oued (cette ligne classée secondaire d'une longueur de 387 km a été réalisée en plus du programme de 1256 km), Constantine-Oued Athmania, Berrouaghia-Djelfa, Tiaret-Mahdia-Cl.Bouguerra, Mascara-Mecheria avec embranchements vers Relizane, Sidi Bel Abbès-Tizi, Tlemcen-Beni-Saf, Mostaganem-La Macta.

Après les déficits des compagnies concessionnaires, l'Etat a racheté les concessions, l'Etat a racheté les concessions des compagnies Franco-Algérienne, Est Algérien, Bône-Guelma et Ouest Algérien en 1900, 1908, 1905 et 1920.

Le 27 Septembre 1912 est créée 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 PLM.

Le 30 Mai 1938, les lignes CFAE et PLM d'intérêt général sont rattachées à la SNCF récemment constituée, et le réseau algérien en devient une région. Le 1^{er} Janvier 1939, est institué un **Office des Chemins de fer Algériens (Office CFA)**.

En 1946, le réseau algérien comprend 5014 km de lignes en exploitation sans compter les embranchements miniers et les lignes de chemin de fer sur routes (CFRA).

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)**.

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires

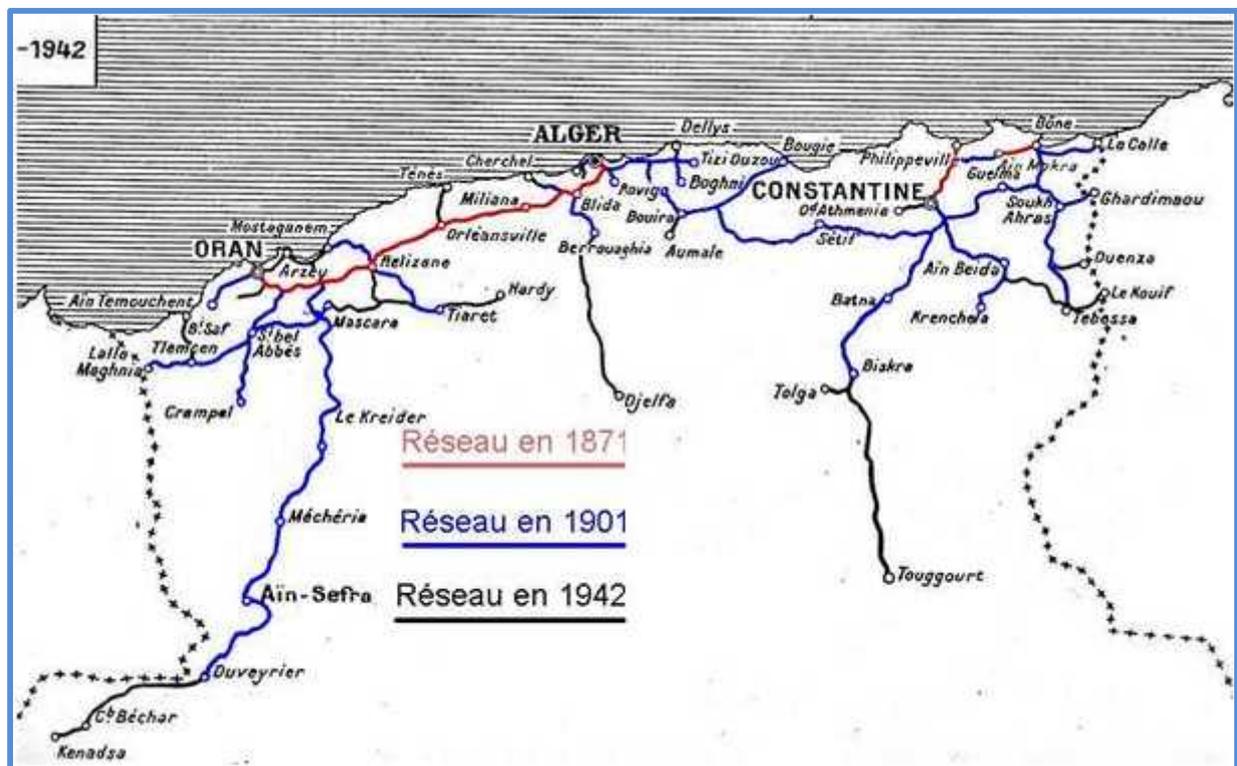


Figure 2 Réseaux Ferré en Algérie

Source : la direction des archives SNTF

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires

La Première grande gare ferroviaire au monde (Angleterre) :

Inauguration de la première ligne Londres-Birmingham

Gare de « Euston »



Figure 3 Gravure ancienne de la gare d' Euston montrant le toit de fer forgé de 1837. Noter les voitures ouvertes.

La gare d'origine fut mise en service le 20 juillet 1837, comme terminus de la ligne Londres-Birmingham et construite par Robert Stephenson. Elle fut dessinée par un architecte renommé de formation classique, Philip Hardwick, avec une halle de 61 m de long, conçue par l'ingénieur Charles Fox. Au début, elle n'avait que deux quais, l'un pour les départs, et l'autre pour les arrivées. Un arc de style dorique de 22 mètres de haut — dessiné par Hardwick — fut érigé à l'entrée de la gare pour servir de portique ; il fut connu sous le nom d'Arc d'Euston.

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires



Figure 4 L'« Arc d'Euston » : entrée d'origine de la gare d'Euston, telle qu'élargie vers 1851.

Jusqu'en 1844, les trains devaient être tirés au sommet de la colline jusqu'à Camden Town au moyen de câbles, la puissance des locomotives à vapeur étant insuffisante pour leur permettre de gravir la pente. La gare a été rapidement agrandie au cours des années suivantes pour suivre la croissance du trafic. Elle fut étendue notamment dans les années 1840, avec l'ouverture en 1849 de la spectaculaire Grande Halle (dessinée par le fils de Hardwick, Philip Charles Hardwick), dans un style classique. Elle avait 38,1 m de long, 18,6 de large et 18,9 de haut), avec un plafond à caissons et une double volée d'escaliers conduisant aux bureaux à l'extrémité nord de la halle. La gare était située plus loin dans Euston Road que la façade de l'ensemble moderne. Elle était sur Drummond Street (se terminant maintenant sur le côté de la gare), qui allait alors jusqu'à l'avant de la gare. Une courte rue, appelée Euston Road reliait Euston Square à l'arc. Deux hôtels, l'hôtel Euston et l'hôtel Victoria flanquaient la moitié nord de cette artère.¹

¹https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_d%27Euston

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires

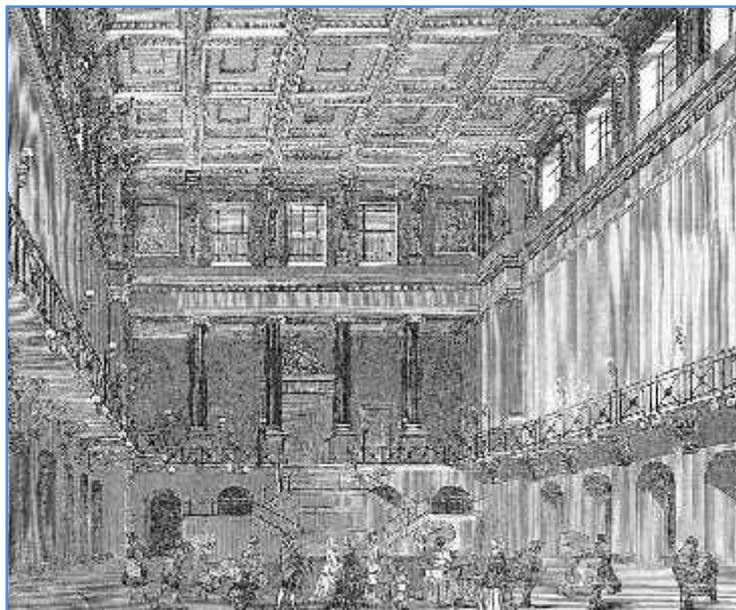


Figure 5 L'ancienne grande halle.

La Première gare ferroviaire en France : INAUGURATION DE LA PREMIÈRE LIGNE VOYAGEURS DE PARIS À SAINT-GERMAIN

Le 24 août 1837, la reine Marie-Amélie de Bourbon-Sicile, épouse de Louis-Philippe 1^{er}, inaugure officiellement la première ligne de chemin de fer au départ de Paris. Cette ligne est la première construite spécifiquement pour le transport de voyageurs.

Longue de 19 km, elle relie la capitale, au départ de l'embarcadère de la place de l'Europe, au Pecq, commune située près de Saint-Germain-en-Laye.

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires



Figure 6 Bâtiment voyageurs de la gare de Saint-Germain-en-Laye-Grande-Ceinture en Île-de-France, rénové en 2004

Cette ligne connaît aussitôt un énorme succès : 18 000 voyageurs sont transportés le premier jour d'exploitation. On dit qu'elle est vingt fois plus fréquentée que la route parallèle. Elle a été construite à l'initiative d'Émile Péreire, qui en a obtenu la concession et a investi six millions de francs pour créer la Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, « *à ses risques et périls* » !

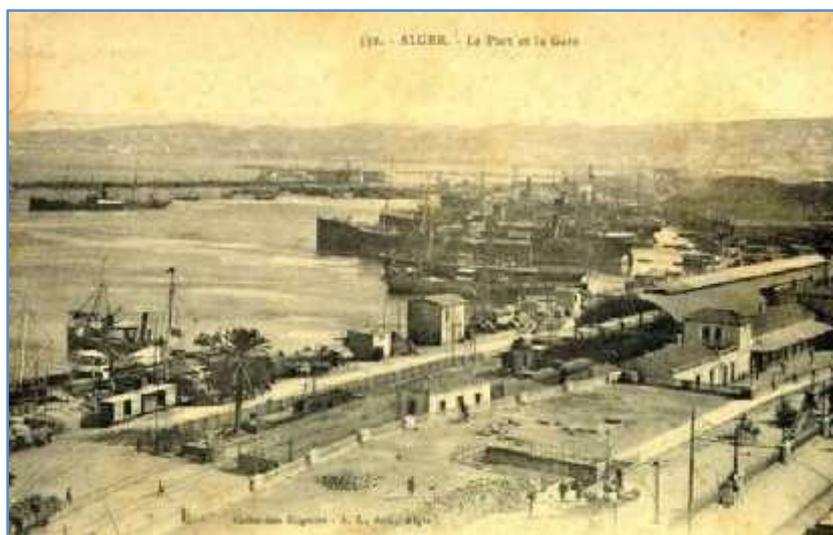
¹

¹<http://www.sncf.com/fr/portrait-du-groupe/histoire-sncf>

Chapitre II : Contexte Historique et émergence des édifices ferroviaires

La Première grande gare ferroviaire en Algérie :

INAUGURATION DE LA PREMIÈRE LIGNE VOYAGEURS DE Alger –Blida¹



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

La gare d'Alger est considérée par les Algérois comme la gare centrale de la ville d'Alger.

La gare d'Alger est inaugurée le 15 août 1862¹ en même temps que la première ligne de chemin de fer, longue de 50 km entre Alger et Blidah. La gare actuelle date du début du XX^e siècle².

La première gare de 1862³ a été remplacée au début du siècle dernier à la suite de l'augmentation des flux des voyageurs.

¹https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_d%27Alger#Histoire

➤ Introduction :

On trouve généralement deux types de gares : La gare des voyageurs et celle des marchandises qui répondent à des principes organisationnels différents. Notre intérêt portera plus sur les gares des voyageurs.

1- Gares voyageurs

Les gares, souvent perçues principalement comme des bâtiments, sont en fait des ensembles fonctionnels plus larges, conçus pour regrouper toutes les fonctions centrées sur l'accès au train, dont l'information sur le voyage, l'achat des titres de transports, ainsi que divers services commerciaux liés au voyage. Pour certaines gares, le passage de nombreux voyageurs justifie l'installation de fonctions annexes au déplacement proprement dit, tels que des commerces variés. -Les gares de voyageurs sont de taille très variable

Les abords :

Les abords des gares, qu'ils en fassent partie (certains parvis) ou non comme de nombreuses places de gares par exemple, sont le premier élément fonctionnel de la gare. Ils facilitent le passage du voyageur au transport ferroviaire depuis un autre mode et vice-versa. On y trouve donc :

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

Chapitre III : L'organisation spatiale d'une Gare Ferroviaire

Bâtiment voyageurs :

Le bâtiment voyageur (BV) est l'élément central de gares voyageurs. On distinguera deux types de gares de voyageurs :

- Les gares terminus : Le bâtiment est généralement au bout des quais, il est composé symétriquement: un côté pour les départs, et l'autre pour les arrivées .

- Les gares de passage : Le bâtiment est généralement le long des voies, du côté orienté vers le centre de l'agglomération. On accède aux quais par une passerelle ou un souterrain. Il arrive qu'il soit placé au-dessus des quais

Quais et voies :

Un quai de gare est un aménagement parallèle à la voie ferrée et permettant l'accès aux voitures. Généralement, les gares possèdent au moins un quai, les plus grandes en ayant de nombreux.

- Halte ferroviaire : -Les haltes sont des points d'arrêt dépourvus de bâtiment voyageurs et de présence permanente de personnel ; les infrastructures ferroviaires y sont généralement très réduites.
- L'arrêt peut être matérialisé par une simple pancarte ou un petit abri

2. Gare marchandise :

- Les gares de marchandises assuraient la totalité du traitement du trafic de marchandises. Elles étaient dotées de halles à marchandises et de vastes cours de débord, dans lesquelles s'opérait le transbordement des chargements entre les wagons .

Chapitre III : L'organisation spatiale d'une Gare Ferroviaire

➤ Conclusion:

L'importance du chemin de fer dans la révolution industrielle donne aux gares un statut architectural particulier : c'est l'image la plus représentée et la plus étonnante des nouveaux programmes et des nouvelles techniques qui se mettent alors en place.

La typologie des premiers bâtiments de gare s'articule autour de deux axes :

- un bâtiment traditionnel abritant la billetterie, les salles d'attente et le service des bagages,
- une halle suffisamment vaste afin que les vapeurs des locomotives s'atténuent autant que possible.

Cependant, cette typologie ne cessera d'évoluer au cours du XIX^{ème} siècle, face à la multiplication des services offerts aux voyageurs : salle d'attente pour les 3 classes, messagerie, vestibule, boutiques, restaurant, hôtel...

Les gares de 1^{ère} classe Réservées aux grandes villes font l'objet d'un projet spécifique : le bâtiment « voyageurs » est composé d'un pavillon central doté d'ailes d'importance variable. Dans les gares les plus modestes, les ailes sont inexistantes et tous les services sont regroupés dans un espace unique. Les plans types sont souvent dressés par des ingénieurs pour des besoins locaux, seuls les matériaux de façades peuvent varier.

De nombreuses stations de type 3^{ème} classe ont été construites dans la campagne du département. Etant adaptées à la fréquentation des voyageurs, c'est un bâtiment de petite taille. Le programme de base comprend le hall des billets, le service des bagages, les salles d'attente et le logement du chef de gare.

Notre étude a porté principalement sur la Typologie architecturale de quelques gares ferroviaires en Algérie (Grandes et Petites Gares) ainsi leurs classifications sur les deux critères suivants : Les styles architecturaux qui

Chapitre III : L'organisation spatiale d'une Gare Ferroviaire

témoignaient d'un traitement artistique particulier et une chronologie d'édification qui pourrait expliquer un choix stylistique.

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

1 - Introduction :

« **Railway station** » ou « **Gare** » notion qui tire ses origines d'un pays considéré comme étant : Le berceau de la révolution industrielle

« **L'Angleterre** » elle signifie « **l'interruption de la course des trains pour débarquer ou embarquer les voyageurs ou les marchandises ...** »¹

-La Gare a beaucoup évolué dans l'histoire depuis sa naissance au 19^{ème} siècle ou elle était constituée de deux parties fondamentales qu'est « **Le Bâtiment voyageur** », dont la construction est confiée à des architectes et le grand « **Hall** » métallique couvrant les quais, et laissé au soin des ingénieurs. Les ingénieurs dans la conception des gares expriment la confiance d'une minorité dans un futur technologique et productiviste, par contre les conceptions d'architectes vont traduire un sentiment inverse reflétant la majorité de l'opinion publique.²

- Les classifications des gares peuvent se faire d'après plusieurs paramètres intervenant sur son fonctionnement D'après sa position par rapport à la ville ; les gares intégrées dans le tissu urbain et les gares implantées à la périphérie de la ville ; aussi d'après le flux : les gares sont classées selon le nombre de voyageurs qu'elle draine par jours ; par le trafic d'où on trouve les gares de marchandises et celles des voyageurs ; et d'après leurs positions vis-à-vis la ligne ferroviaire (terminus, passage)

Par rapport au plan fonctionnel, les gares adoptent la même conception et la même organisation spatiale. Dans notre travail on va s'orienter vers une compréhension de leurs styles architecturaux adoptés dans une période bien distincte.

¹Support multimédia CD ROM : ENCYCLOPUDIE UNIVERSALIS 2000

²Jean Dethie/ François Xavier Bouchard/ Gare d'Europe /Edition Donel Espagne 1988 / p07

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

2- Evolution des Gares : ¹

Au 19^{ème} siècle, le siècle des chemins de fer , ont vu le jour dans de nombreuses villes des cathédrales de transport sur lesquelles se déploie le firman du chemin de fer , en verre et en acier , Théophile Gautier écrivait : « ces cathédrales d'une nouvelle humanité sont les ponts de gigantesque étoiles dont les rayons de fer s'étendent jusqu'au extrémité du monde »

C'est-à-dire à cette époque, les gares étaient conçues comme des monuments ; la qualité monumentale de ces gares se reconnaît au premier regard vue la grandeur de la façade et la richesse d'ornementation

C'est à partir de l'année 30 que la gare été vécue un lieu fonctionnel parmi bien d'autre dans la ville. Cette qualité architecturale devient un style international refusant tout historicisme et spécificité régionale.

A partir des années 50 et 60 on assiste au développement des autres modes de transport tel que l'automobile et le transport aérien. à cette époque les gares abandonnent les signes extérieurs de leurs vocation civique la structure architecturale d'un forum publique Mais à partir des années 70 – 80 reprennent le caractère ancien grâce au mouvement poste modernisme d'où l'apparition de nouvelles catégories de gares dont les usagers apprécient aussi bien le service que l'architecture. Malgré ça, une nouvelle génération de gare va apparaitre avec les trains a grandes vitesse (TGV) Ces bâtiments sont construits selon une typologie bien précise ils sont l'expression d'un réseau, ils sont porteurs de signes qu'il convient de projeter dans l'avenir : portes monumentales, Halls, grands espaces couverts, structure performante, cette composition permet à la gare d'exprimer la pertinence du train dans la ville

3- Les Gares Parisiennes :

¹Jean Dethie/ François Xavier Bouchard/ Gare d'Europe /Edition Donel Espagne 1988 / p07

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

Introduction :

Les gares du Grand Paris constitue le premier grand équipement symbolique et identitaire de la métropole parisienne et a joué ainsi un rôle de repérage spatial. Ces gares offrent une identité visuelle cohérente, unifiée et harmonieuse sur la totalité du réseau.

« Chaque gare doit porter à la fois l'identité du réseau et celle du lieu qu'elle dessert. »

Jean-Marie Duthilleul, architecte

L'identité commune aux gares du réseau sera par définition portée par des éléments identiques dans toutes les gares, qu'ils soient explicites ou implicites. L'identité spécifique d'une gare est attachée au lieu qu'elle dessert, sera à l'inverse portée par des éléments différents de ceux des autres gares. Ainsi chaque gare dans sa situation particulière pourra être porteuse de façon spécifique des deux identités, celle du lieu et celle du réseau .

Réseau ferré Parisien :

L'essentiel du réseau ferré radial comprenant huit lignes convergeant sur cinq gares parisiennes est réalisé en 1850. Les gares parisiennes sont agrandies ou reconstruites pour accueillir un plus grand nombre de trains et de voyageurs.

De nouveaux tronçons de lignes sont ouverts dans la région parisienne entre 1850 et 1870 :

- liaison Asnières – Argenteuil en 1851
- raccordement de Viroflay entre le réseau Saint-Lazare et celui de Montparnasse en 1852
- petite ceinture à l'intérieur des fortifications de Paris pour relier les différents réseaux ouverts entre 1852 et 1869 et desservant des gares de marchandises ou des établissements industriels
- raccordement entre Grenelle et une gare située près du Champ de Mars en 1867 (qui ne survit que quelques mois durant l'Exposition universelle)

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

- prolongement de la ligne de Sceaux entre Bourglas-Reine à Orsay en 1854 et jusqu'à Limours en 1867
- premier tronçon de la ligne de Paris à Mulhouse entre Paris et Troyes en 1856 ;
- ligne Paris la-Bastille-la Varenne en 1859¹

4-Les Grands Gares:

Les six plus grandes gares de Paris (gare Saint Lazare, gare de du Nord, gare de l'Est, gare de Lyon, gare d'Austerlitz et gare Montparnasse), qui ont été construites au XIXe siècle, sont le terminus des trains de grandes lignes. D'autres gares ont été détruites (gare de la Bastille) ou ont changés d'affectation (gare d'Orsay). Il ne subsiste que quelques gares de l'ancienne Petite Ceinture désaffectée, réalisée de 1852 à 1869.²

¹Une histoire comptable et financière de la ligne ferroviaire dite de la " petite ceinture " Paris(1853-2014) : Approche par les théories de la décision Loutfi Dhoiffir

²http://paris1900.lartnouveau.com/paris_les_gares.htm

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

La gare du Nord, la gare de l'Est ; la gare Saint-Lazare ; la gare Montparnasse ; la gare d'Austerlitz, la gare de Lyon .



Localisation des Grandes Gares Parisienne

Source : <http://www.stage-blois.com/?le-voyage-en-groupe-paris-blois>

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

lagare du Nord - 10e



lagare de l'Est - 10e



lagare Saint Lazare - 8e



lagare de Lyon - 12e

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)



Lagare Montparnasse (détruite)



Lagare d'Orsay (réaffectée) - 7^e



Sources des photos : http://paris1900.lartnouveau.com/paris_les_gares.htm

✓ -Gare du Nord¹



Figure 1Charpente métallique

<http://arthur22.free.fr/GareduNord/GareduNord.htm>

La gare se compose d'un squelette de fer qui est caché par une façade décorative. Cette gare fut considérée comme l'une des plus belles de France à l'époque de sa construction. Le plan développé est celui d'une basilique à trois nefs. L'ampleur de la charpente métallique est remarquable : 72 mètres de portée. Cette structure métallique repose sur quatre rangées d'imposantes colonnes corinthiennes en fonte qui culminent à 38 mètres de hauteur. Les colonnes sont fabriquées en Écosse, seul pays où se trouvait une fonderie capable d'en faire d'aussi grosses. Les halles s'étendent sur 36 000 mètres carrés. La partie centrale du bâtiment mesure 180 mètres de long et est accompagnée de 2 ailes de 200 mètres de long chacune. La halle principale de la gare du Nord culmine à 38 mètres de hauteur et repose sur des colonnes en fonte par l'intermédiaire de consoles d'appui. Ses 70 mètres de large rythmés par deux rangées de poteaux permettent l'aménagement des voies et des quais.

¹<http://arthur22.free.fr/GareduNord/GareduNord.htm>

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)



Figure 2 Façade Principale de la Gare Du Nord
<http://arthur22.free.fr/GareduNord/GareduNord.htm>

- Cette façade monumentale d'architecture néo-classique est élevée comme un décor de théâtre. La grande façade de la rue de Dunkerque est bâtie en pierre de taille, elle est fractionnée en une modénature de pilastres et d'arches. Les piles cannelées de près de 30 mètres de haut sont posées sur un socle et couronnées de chapiteaux doriques suivant un langage architectural antique. De grandes verrières métalliques combrent les ouvertures. La façade est ornée de 23 statues sculptées sur place par 13 artistes renommés dont 12 grand prix de Rome choisis un par un par la Compagnie du Nord qui les expose ainsi en une sorte de musée de sculpture contemporaine faisant acte de mécénat. Les allégories féminines du bas de la façade représentent les villes françaises desservies par le réseau du Nord (Arras, Cambrai, Lille...), celles du faite personnalisent les capitales européennes que le réseau permet de rejoindre (Londres, Berlin, Paris...).

✓ GARE DE LYON¹

Édifiée en 1899 par Marius Toudoire, la gare de Lyon située place Louis Armand remplace un embarcadère, édifié en 1847 et agrandi à maintes reprises en raison de l'accroissement du trafic. Celle de 1847 est due à

¹http://paris1900.lartnouveau.com/paris12/gare_lyon.htm

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

l'architecte Cendrier et mise en service le 12 août 1849, son premier nom a été "Embarcadère de chemin de fer de Paris à Montereau".

. Elle, possède un beffroi de 64 m de haut comportant 4 cadrans de 6m de diamètre construite dans le style académique de 1900.

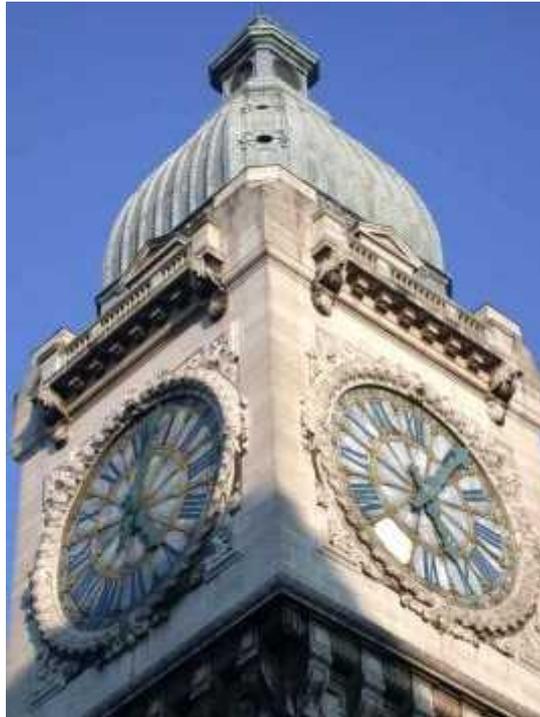


Figure 3 le beffroi de la gare de Lyon http://paris1900.lartnouveau.com/paris12/gare_lyon.htm

Son hall de 220 mètres de long sur 42 mètres de large abritait à cette époque 2 voies ; une pour l'arrivée et une pour le départ qui ont été édifiées sur un remblai de 7 m de haut pour éviter les crues de la Seine. La gare assure la desserte d'un grand quart Sud Est de la France. C'est la troisième gare de Paris par son trafic soit environ 83 millions de voyageurs par an.

Cinq nouvelles voies sont construites en 1981 pour le TGV

La gare de Lyon est située en face de la **gare d'Austerlitz** de l'autre côté de la **Seine** reliées entre elles par le **pont d'Austerlitz**, le **pont Charles de Gaulle** et la **passerelle d'Austerlitz** réservé au passage du métro.



Figure 4 **Figure 1 le beffroi de la gare de Lyon**

http://paris1900.lartnouveau.com/paris12/gare_lyon.htm

- Dans la salle des guichets, la grande fresque (en fait, des toiles marouflées sur les murs) de Jean-Baptiste Olive, peintre provençal, s'étale sur une centaine de mètres parallèlement aux voies à lettres, montrant, de façon continue, les principales destinations accessibles en train à partir de la gare, jusqu'à la Côte-d'Azur et la ville de Menton

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*. Il fait l'objet d'un classement au titre des monuments historiques depuis le 28 septembre 1972¹⁰, ce qui fait de la gare de Paris-Lyon la seule gare en activité de France à faire l'objet d'une telle protection, même si en l'occurrence elle ne concerne pas la partie dévolue à la fonction ferroviaire proprement dite. Renommé pour sa cuisine lyonnaise, c'est le plus beau buffet de gare de Paris.¹

¹(<https://fr.wikipedia.org/wiki/Paris-Gare-de-Lyon#Architecture>)

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

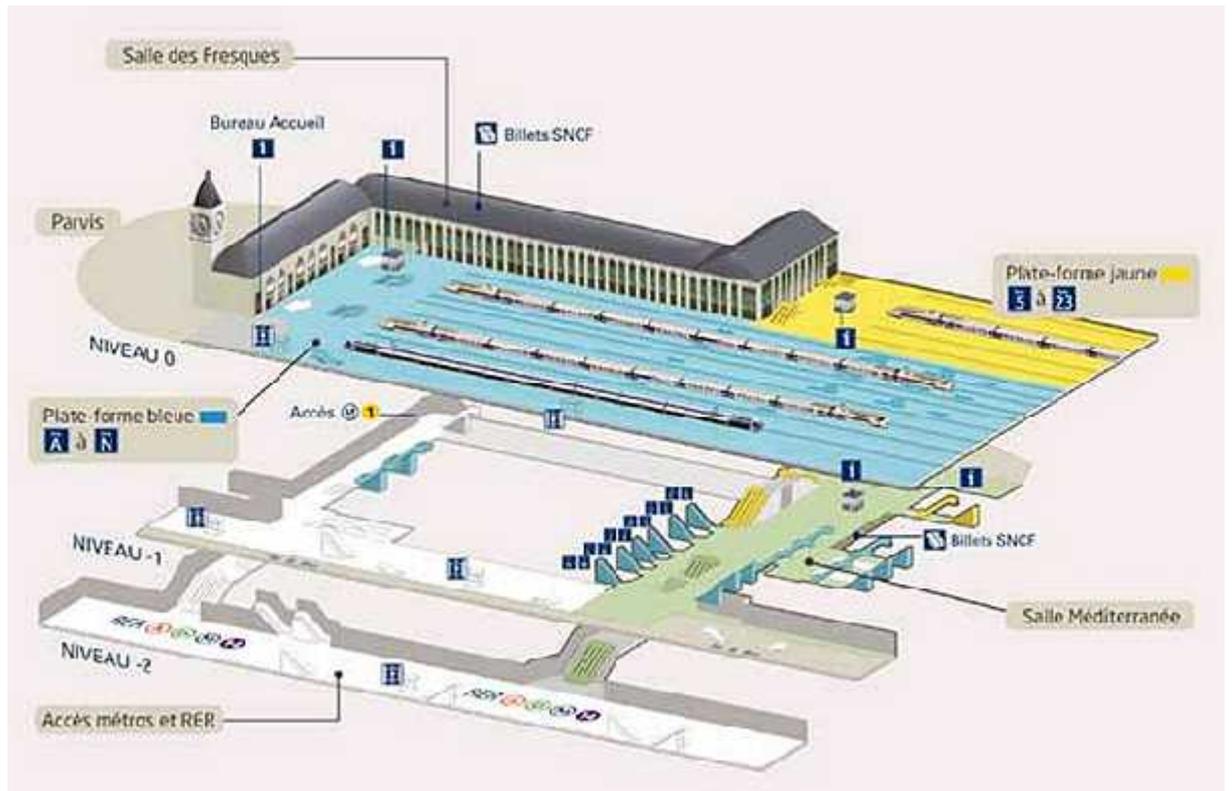


Figure 5 Plan de la Gare de Lyon http://paris1900.lartnouveau.com/paris12/gare_lyon.htm



Figure 6 Facade de la Gare de Lyon http://paris1900.lartnouveau.com/paris12/gare_lyon.htm

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)



Figure 7 : Le Train Bleu, restaurant de la gare de Lyon - Paris XII
http://paris1900.lartnouveau.com/paris12/gare_lyon.htm

✓ Conclusion :

Les grandes gares ont de plus été conçues comme des symboles grandioses de la puissance et de la prospérité des compagnies ferroviaires ainsi que de la réussite des hommes qui les dirigeaient.

Ce que l'on entend par « grande gare » est l'un de ces imposants bâtiments publics construits dans d'importants centres urbains par des compagnies soucieuses d'afficher leur prospérité, tout en affirmant la place de la communauté dans l'économie nationale et internationale

Les grandes gares furent choisies en premier lieu pour leur intérêt architectural, soit leur validité par rapport à ce nouveau type architectural qu'était la grande gare urbaine. et leur rattachement stylistique et typologique aux grands courants architectural

- les courants de pensée sur les grandes gares ferroviaires se dirigent vers des études typologiques, stylistiques ou historiques

- Ainsi estime que « l'esthétique de ces constructions aériennes de fer et de verre juxtaposée au faste de ces édifices de pierre ; reflète un type de gare mi- usines ; mi- palais la grande gare classique de XIXe siècle est une création hybride de la société industrielle à ces débuts .On relève une

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

ambivalence de son aspect où se côtoient les halles de fer qui couvre les voies et façade de place de son entrée... »¹

Ces bâtiments d'accueil sont essentiellement marquée par un décors qui puise ses variations dans l'histoire et les traditions nationales : néo- classicisme des colonnes et des statues , art nouveau de l'ornementation , romantisme des tourelles , néo-renaissance et même mauresque de palais de contes orientaux a peu près toutes les nuances de style sont représenté

La quasi-totalité des bâtiments de gares de XIX e siècle prendra les apparences de temples grecs et de thermes romains de basiliques romaine et de cathédrale gothique de châteaux renaissance et d'abbayes baroque. C'està partir des années 30 seulement que la gare commence à être perçue comme un lieu fonctionnel parmi bien d'autre dans la ville « ... en cette période qui voit l'émergence en architecture d'un style dit ' international ' réfutant tout historicisme toute spécificité régionale ou locales »

Entre 1950 et 1970, à l' l'époque triomphante de transports aériens et automobiles : les gares construites à cette époque témoignent une volonté de se fondre dans un anonymat urbain les gares abandonnent alors les signes extérieur de leur vocation civique ; la structure architectural d'un forum de la vie publique ; elles s'enferment dans la copie de modèles dominants du nouveau système économique – le centre commerciale ou l'immeuble des bureaux ²

1Gares, fer et styles / Herscher

2Jean Dethie/ François Xavier Bouchard/ Gare d'Europe /Edition Donel Espagne 1988 / p07

5- La petite ceinture ¹:

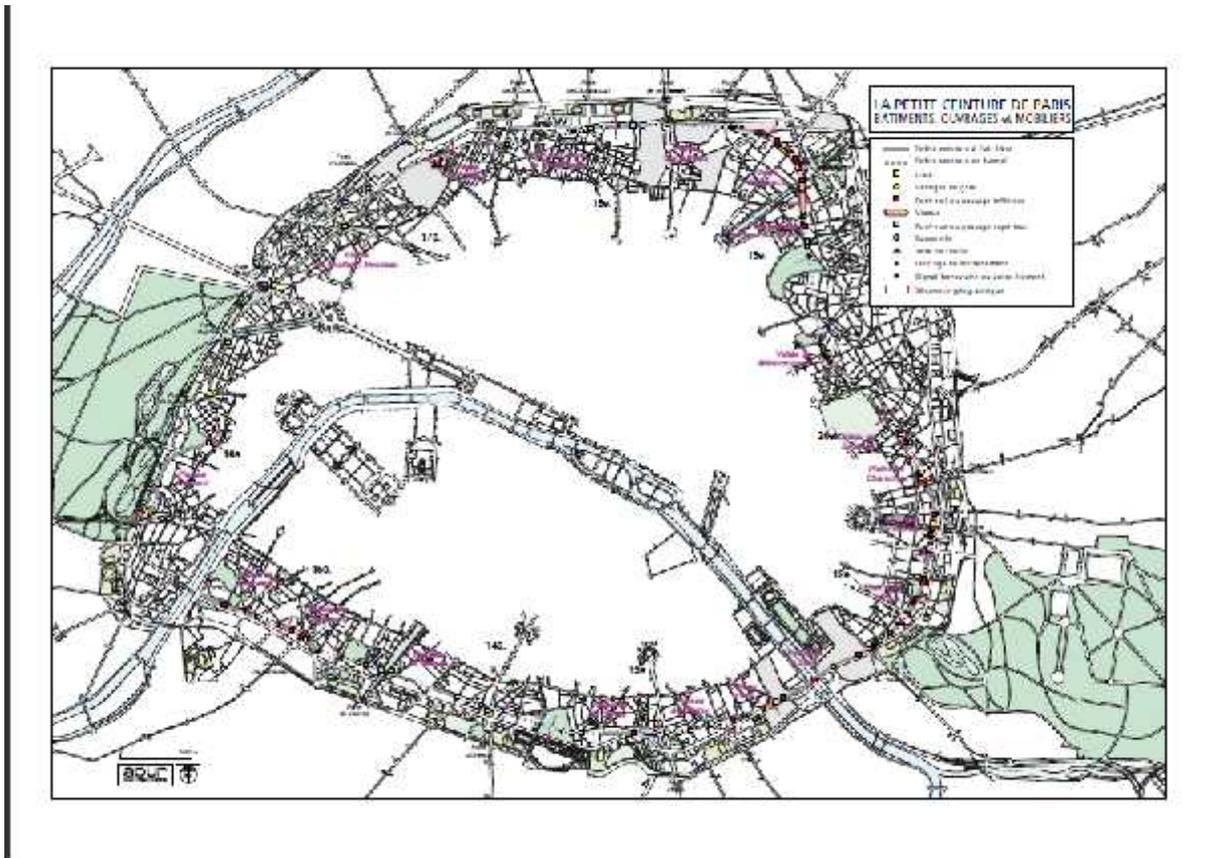


Figure 8 : Carte de petites Ceinture <https://www.apur.org/fr/file/48288/download?token=MsuVeXqi>

La petite Ceinture fut à l'origine conçue comme une voie de communication entre les réseaux pour le transit des marchandises.

La concession du chemin de fer de ceinture fut décrétée en 1851.

Et son exploitation a été confiée cinq compagnies réunies en syndicat.

Le tour de Paris était bouclé en 1869, il faisait 52 km de long et durait 1 h 30 en 1900. D'abord de plain-pied avec la rue, le train fut complètement isolé, en tranchée ou en viaduc, en 1886.

La ceinture fut ouverte aux voyageurs à partir de 1862. Mais la compagnie de l'ouest avait déjà joué les initiateurs en 1854 avec la ligne d'Auteuil ; qui comptait six stations, plusieurs gares de la ceinture étaient en liaison avec les

¹<https://www.apur.org/fr/file/48288/download?token=MsuVeXqi>

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

lignes qui rayonnaient vers l'extérieur, comme Batignolles, Bel –Air, Ouest – Ceinture ou Sceaux-Ceinture. D'autres devinrent le point de départ de dessertes intérieures, comme l'embranchement de Grenelle au Champ-de –Mars ; autorisé en 1861 ; ouvert en 1867 ; il fut prolongé d'un côté, en 1889 jusqu'à Courbevoie par les Moulin eaux, et de l'autre en 1900 jusqu'aux Invalides , avec un raccordement a Viroflay avec la ligne Paris -Montparnasse –Paris-Versailles en 1901

C'est aussi en 1900 que fut ouverte la ligne Courcelles-Ceinture , a Passy et au champ –de- Mars

Après un trafic record en 1900 ; la concurrence du métro ; mais aussi du tramway et des autobus ; marqua le déclin progressif du train parisien, celui- ci fut consacré en 1934 avec la fermeture du transport des voyageurs ; qui ne fut maintenu qu'entre Pont-Cardine et Auteuil jusqu'en 1985. Le transport des marchandises continua ; mais très partiellement.

Plusieurs des petites gares de Paris,désaffectées, ont été détruites ou sont al'abandon, quelques-unes comme la porte Dauphine ou Henri – Martin, abritent aujourd'hui des restaurant

Elles répondaient la plupart du temps a un type identique : un petit massif central a deux étages ceinturé d'une enveloppe a pans coupés d'un seul niveau. Certaines d'entre elles méritent une mention particulière

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

- Exemples de quelques gares de la petite ceinture :



Figure 9 Gare de Javel

Source : http://paris1900.lartnouveau.com/paris00/gares_de_la_petite_ceinture%20.htm



Figure 10 Gare de Boulainvilliers

Source : http://paris1900.lartnouveau.com/paris00/gares_de_la_petite_ceinture%20.htm

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)



Figure 11 Gare de la porte Dauphine

Source : http://paris1900.lartnouveau.com/paris00/gares_de_la_petite_ceinture%20.htm



Figure 12 Gare du Champs de Mars

Source : http://paris1900.lartnouveau.com/paris00/gares_de_la_petite_ceinture%20.htm

• Conclusion : ¹

L'essentielle des bâtiments d'accueil des voyageurs existant peuvent être classé selon quatre grande types architecturaux ; les deux premiers types architecturaux correspond a la situation ou la plateforme et en contre bas du terrain naturelle le bâtiment est alors implanté a cheval sur la tranché. situéea l'origine hors du tissu urbain ; le bâtiment est de type Pavionaire

Le Premier types ; dans le nord et l'est, est très simple : dans un petit bâtiment d'un seul niveau, une large ouverture en anse de panier surmonté d'un

¹<https://www.apur.org/fr/file/48288/download?token=MsuVeXqi>

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

fronton est encadré de deux ouvertures d'échelle plus réduites, il n'Ya pas de pendule . ce sont les gares de Charonne Clignancourt et Saint – Ouen , qui existent encore , mais aussi celle de la chapelle , aujourd'hui disparu .

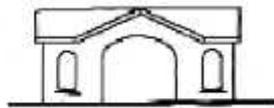


Figure 13Le Premier types de la petite ceinture

Le second Types ; dans l'ouest et le sud, est plus édilitaire. en soubassement ; la façade principale comporte trois ouvertures égale avec un arc en plein cintre ; sur les coté de pans coupée comporte un ouverture identique, une pendule est implanté dans l'axe ; au dessus un attique en retrait, avec trois fenêtre. ce sont les gares de Montrouge ; Maillot, Henri –Martin et de Passy qui existent encore mais aussi celle de Glacière – Gentilly et de Maison Blanche disparu ; ce sont aussi, avec quelque variantes les Gares Dauphine et Pereire

Les deux autre Types architecturaux se rencontre Quand La petite ceinture surplombe le terrain naturelle ou s'en rapproche : les bâtiments se font plus discrète d'autant qu'ils sont (sauf cours de Vincennes) rejetés d'un axe déjà occupé par l'ouvrage ferroviaire et que de plus le regrad est attiré par le pont . Les constructions sont souvent à l'écart de la voie Publique

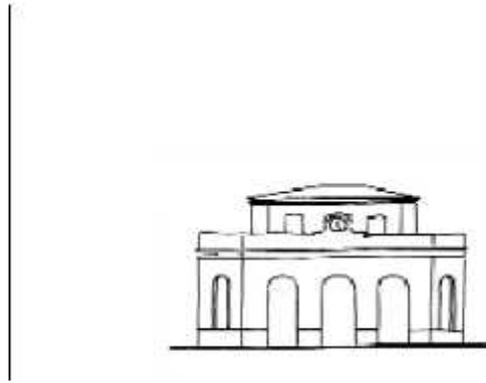


Figure 14 Le second Types de la petite ceinture

Le Troisième types : se présente sous la forme d'un immeuble relativement important, de trois niveaux, trois travées, comporte trois ouvertures au centre et deux sur les côtés, une pendule couronne le tout ; un grand escalier extérieur rejoint la plateforme. ce modèle ne se retrouve plus que dans les deux gares de Vaugirard et Masséna ; le bâtiment est implanté au niveau de la rue ; parallèlement a la voie Ferri ; et son dernier niveau dessert directement un quai.

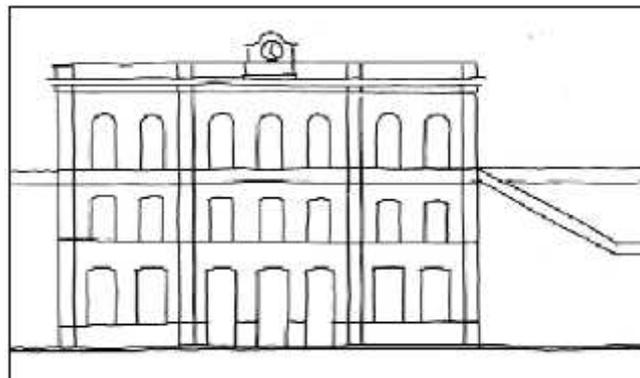


Figure 15 Le Troisième types de la petite ceinture

Le quatrième types : est moins rigoureux les trois autre il ne montre aucune volonté monumentale. les bâtiments sont discret et en générale a peut prés invisible de puis l'espace publique étant implanté sur la plate-forme ferroviaire ce sont de petites gares de caractères Provinciale : une partie base est constituée de deux travées et de deux et trois ouvertures égales (trois et cinq pour la gare de Flandre) , la travée la plus étroite est surmonté d'un seul étage ,

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

a l'architecture encore plus banale ; la trace d'une pendule s'entrevoit a Auteuil , ce modèle ce retrouve dans les gares d' Auteuil et de Flandre , qui existent encore , et dans les gares aujourd'hui disparu de Ménilmontant et peut être de Clichy



Figure 16 Le quatrième types de la petite ceinture

6- Les Gares de la Grande Ceinture :

➤ Histoire de la Grande Ceinture¹

À l'Ouest de Paris

Après la défaite de 1870 et l'invasion prussienne, le gouvernement français décide, pour des raisons stratégiques, de construire une ligne de forts autour de la capitale, ainsi qu'un réseau ferré dit de « Grande Ceinture » qui, en cas de conflit, permettra d'acheminer troupes et matériel vers les zones de combats. Cette voie favorisera, en outre, le trafic des marchandises et les échanges entre les compagnies de chemin de fer, alors indépendantes. Enfin, on prévoit quelques trains pour les voyageurs, principalement le matin et le soir.

La Grande Ceinture sera ouverte par étapes, à partir de 1877, mais l'Ouest devra attendre 1882: c'est la zone la moins urbanisée et c'est là qu'il faut réaliser les travaux les plus importants, le tunnel des Relais en forêt de Marly, et le viaduc du Val Saint-Léger à Saint-Germain en Laye.

Si le trafic des marchandises perdurera, avec des aléas divers, jusqu'en 1990, le service voyageurs ne sera jamais ni rentable ni satisfaisant pour la

¹<http://cjnrb.fr/Welcome/La%20Grande%20Ceinture.htm>

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

clientèle. Le Syndicat responsable du réseau envisagera plusieurs formules pour résoudre le problème: trains circulaires, trains « légers » ou trains tramways. On essaiera d'établir des correspondances, notamment avec la ligne Saint-Lazare - Saint-Cloud - l'Etang-la-Ville -Saint-Germain, en ouvrant en forêt de Marly deux raccordements, celui de la « Route Rusée » et celui du « Jouet d'Eau » (qui deviendra la gare de Saint-Nom-la Bretèche). C'est peine perdue: il y a trop peu de trains, les horaires sont incommodes, le trafic reste faible et les rapports entre les élus locaux - le Conseil Général de Seine-et-Oise a investi 500 000 F dans la construction de la Grande Ceinture - réduiront à un dialogue de sourds.

Durant la guerre de 1914-1918, la ligne est rattachée au réseau des armées, et l'on supprime les deux raccordements de la forêt de Marly. Quand en 1919 la Grande Ceinture retrouve son autonomie, le problème de l'Ouest reste en l'état : trains rares et lents, correspondances inexistantes. La crise de 1929 va contraindre les compagnies à la rigueur et, avant même la création de la S.N.C.F., on décide de supprimer le service des voyageurs. Ce sera chose faite en 1939.

Dès le début de la seconde guerre mondiale, la Grande Ceinture retrouve le rôle qu'elle avait joué en 1914 pour le transport des troupes; elle participera en 1940 au rapatriement des réfugiés, mais aussi plus tard à la déportation des juifs et des résistants. Les troupes d'occupation, soucieuses de se ménager des itinéraires de secours vers la Normandie et la Bretagne, rétabliront les raccordements du Jouet d'eau et de la Route Rusée, et n'oublieront pas de bombarder le viaduc du Val Saint-Léger quand ils évacueront la région parisienne sous la pression des forces alliées.

Il faudra attendre les années 1970 et la création des villes nouvelles pour qu'on reparle du train : Noisy le Roi, comme bien d'autres villages, connaît une forte croissance démographique et par là-même une augmentation importante du trafic routier : l'établissement de lignes ferroviaires transversales devient une nécessité. Mais la crise pétrolière de 1973 va bouleverser la donne et stopper les

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

projets.

En 1990, chacun pense que la gare de Noisy va rouvrir : la liaison directe Marly-Noisy avec « saut de mouton » à la hauteur de l'Etang-la-Ville est sur le point d'être établie. Au dernier moment, des riverains déposent un recours devant le Tribunal Administratif, c'est le blocage; le Conseil d'Etat, saisi de l'affaire, reste silencieux malgré les interventions pressantes des élus.

L'arrivée d'une nouvelle équipe municipale permettra de trouver enfin une solution : il faut renoncer à la « radiale » et rétablir la Grande Ceinture et, dans un premier temps, la section Noisy le Roi-Saint-Germain G.C., avec changement à Saint-Nom-la-Bretèche en direction de Paris Saint-Lazare.

Ce premier tronçon de la ligne qui reliera Cergy Pontoise à Saint-Quentin en Yvelines sera inauguré en Décembre 2004

➤ Bâtiments de Grande Ceinture :

• Les Types des Bâtiments de Grande Ceinture

1- La première gare de distribution latérale, avec une cour des départs et une des arrivées Édifiée en à simple rez-de-chaussée, elle présentait des arcades régulières et, en extrémité, les pignons de ses deux halles. Celles-ci abritaient le trottoir des départs et celui des arrivées, six voies dont quatre centrales pour les manœuvres. Le bâtiment des départs, le plus important, comportait un grand vestibule, encadré de salles d'attente et d'un buffet sur un côté, d'une grande salle des bagages de l'autre. Le bâtiment des arrivées se composait principalement d'un vestibule et d'une salle des bagages

- parfois Le nombre des travées et le nombre d'étages permettent de les différencier .

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)



Figure 17gare de Tonnerre

source : <http://photorail.fr/p107437972>

Les bâtiments de 1re et 2e classe se différencient par les dimensions au sol, ainsi que par la distribution des locaux. Deux salles d'attente équipent les stations de 2e classe, alors que l'on en trouve trois dans celles de 1^{er} classe.

2 / Ce type gare présente un corps central à un étage de cinq travées,. Ce corps central dont les baies à rez-de-chaussée sont plein cintre est encadré de deux ailes basses. Une variante présente un corps central de cinq travées qui ne comporte pas de décrochement en façade du côté de la cour.



Figure 18 :la gare de Tain-l'Hermitage

source : <http://photorail.fr/p107437972>

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

3/ On remarquera la différence de la position de l'horloge sur la façade, côté de la cour des voyageurs. Parfois elle est inscrite dans l'ouverture centrale



Figure 19 la gare de Valence

source : <http://photorail.fr/p107437972>

Et parfois elle domine au niveau de la balustrade

- La composition de la façade du corps central parfois butée en extrémité par des Pilastres doubles alors a d'autre cas les pilastres sont simples.

La proportion des façades s'inscrit dans un double carré, rectangle ; ces BV sont encadrés d'ailes à un étage, symétriques



Figure 20 la gare d'Avignon

source : <http://photorail.fr/p107437972>

Chapitre IV : L'évolution de la Gare européenne (Gares Parisienne)

➤ Conclusion :

Malgré la différence de forme et de style de ces gares et malgré la différence de compagnie fondatrice on peut dire que les modèles étaient choisis parmi une série limitée de plans types de petites et moyennes gares, selon l'importance de la ville ou du village où ces gares devaient être construites.

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

❖ Les Gares Ferroviaire en Algérie

1-Introduction :

La sélection des stations a été considérée comme une sélection qualitative axée sur les caractéristiques suivantes :

Para port a sa Localisation géographique et la ligne (principale ou secondaire) petite ou grande gare ; de grande ville ou de province ; date de construction Établissement établi (Compagnie) et le style adopté .

Les gares ont progressivement acquis une importance historique, sociologique et esthétique qui dépasse largement leur simple fonction technique. Elles sont à l'image des chemins de fer un des éléments caractéristiques du développement industriel et de l'urbanisation du XIXe siècle. Les gares ferroviaires sont apparues en Angleterre durant les années 1820, puis en France, et finalement dans les autres pays touchés par l'industrialisation, dont les colonies. Elles sont à l'image des types d'organisation à l'origine de la création et du développement des chemins de fer dans le monde. Devenues purement fonctionnelles et victimes d'une relative perte d'identité au cours des années 1950, les gares connaissent un renouveau architectural depuis, en partie grâce à l'apparition des trains à grande vitesse au début des années 1980 et au développement de la desserte ferroviaire péri-urbaine.

2-Etat de transport ferroviaire en Algérie : ¹

-Le secteur du transport ferroviaire a connu ces cinq dernières années un développement remarquable porté par la volonté des pouvoirs publics de désenclaver les régions éloignées du pays et d'assurer une croissance économique et sociale équilibrée.

- Le réseau ferroviaire de l'Algérie est de 4200 km, il connaît depuis peu une électrification au niveau de certains tronçons, ce qui doit conduire incessamment à l'installation de trains à grande vitesse qui devraient relier les

1« Les Annuaire Statistique » du secteur du transport ferroviaire

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

viles les plus importantes du pays. Le réseau ferroviaire est géré par la société nationale des Transports Ferroviaires (SNTF). Ce réseau est doté de plus de 200 gares couvrant surtout le nord du pays.

- Parmi les projets ferroviaires en cours figurent notamment l'électrification de 1 000 km de voies ferrées, la réalisation de 3 000 km de chemins de fer.

Les régions des Hauts plateaux et du Grand sud constituent la première priorité affichée par les autorités dans ce sens avec une part assez conséquente dans les différents projets inscrits pour le quinquennat qui s'achève en 2014.

A l'horizon 2016/2017, la longueur de ce réseau ferroviaire sera de 12.000 kilomètres.

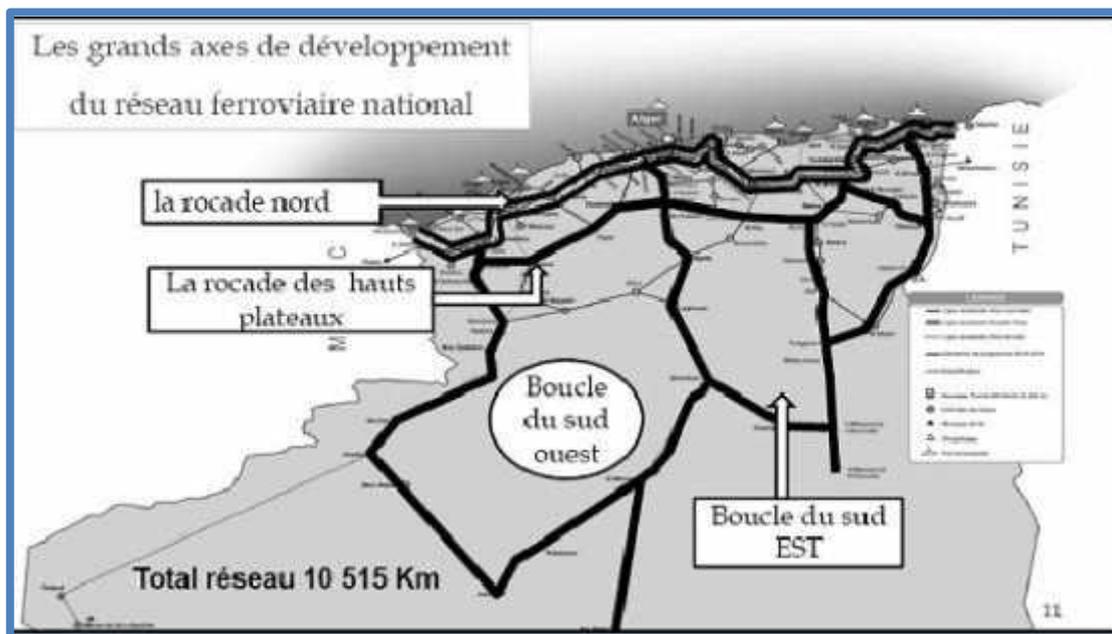


Figure 11es Grandes axes de développement du réseau ferroviaire national

Source : SNTF

3-Les Grandes Gares :

Notre étude a porté principalement sur la Typologie architecturale de quelques gares ferroviaires en Algérie (Grandes et Petites Gares) ainsi leurs classifications sur les deux axes suivantes : au style architectural qui témoignait d'un traitement artistique particulier et une chronologie qui reflète un champ stylistique

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

4- La Date d'édification des Gares :¹

La Gare	Date d'édification	La société
Alger	1862	
Annaba	1927	
Blida	1862	
Biskra	1914	Le Territoire de sud
Constantine	1870	
Cherchell	1924	
Lakhdaria	1886	
Tizi Ouzou	1888	
Tlemcen	1890	
Touggourt	1914	
Affreville (Khemis Miliana)	1870/18 71	PLM
El Harrach	1862	
Media (Lodi)	1891	Ouest Algérien
Miliana	1870/18 71	PLM
Menerville (Ténia)	1881	
Oued Rhiou	1870/18 71	PLM
Ouled Rahmoune	1879	Est Algérien
Skikda (Philippe Ville)	1870	PLM

✓ La Gare de Tlemcen :

¹ La direction des Archives de la SNTF

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne



Figure 2 La façade de la gare de Tlemcen source : http://www.vitamedz.org/photo-tlemcen-gare-de-train/Photos_347_187214_13_1.html

- **Histoire**

-Le chemin de fer à Tlemcen existe bien avant la deuxième guerre mondiale de 1939. Cette infrastructure a été installée en Algérie, non point pour un



Figure 3 La façade de la gare de Tlemcen

Source : http://www.vitamedz.org/photo-tlemcen-gare-de-train/Photos_347_187214_13_1.html

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

Développement du pays, mais dans le but essentiel de transposer les matières premières. Des richesses extraites du sol et sous-sol algérien devaient arriver aux ports d'Oran pour l'exportation vers la métropole (la France).

- Le train jouait pleinement son rôle économique par des services inestimables. On envoyait un colis ou des tonnes à un destinataire qui, une fois avisé par un facteur, venait récupérer son bien. Les tarifs étaient de loin moins chers. Qu'en est-il aujourd'hui de cette gare de Tlemcen qui a connu des activités extraordinaires dans le transport des voyageurs et de la marchandise.

✓ Aspects architecturale :

- La gare de Tlemcen fut construite en 1890¹, elle est bâtie selon le modèle néo-mauresque, style appelé (jonnard) due au nom du gouverneur générale de l'époque ; et que s'inscrit dans la tendance arabisante qui s'est développé un certain temps dans tout le Maghreb.

- Sa tour d'horloge qui évoque un minaret, ses arcades, lui confèrent une identité architecturale que les concepteurs de l'époque voulurent certainement porteuse d'une symbolique politique et identique.

¹ Archive de la SNTF

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne



Figure 4 Minaret

source : http://www.vitamedz.org/photo-tlemcen-gare-de-train/Photos_347_187214_13_1.html

- Le bâtiment existant s'articule en un corps principal caractérisé par la présence d'une tour -horloge et deux ailes latérales symétriques; au rez-de-chaussée, face à la place centrale, il est présent un porche d'accès caractérisé par des arcades en plein cintre; à l'intérieur se trouvent la salle d'attente, le guichet et les locaux de service de la gare. À l'étage sont situés les logements; du côté des voies il est présent une grande voute avec des ouvertures situées au-dessus de celle-ci et deux files de auvents qui s'étendent sur les côtés.

À gauche de la gare est situé un jardin enclavé, caractérisé par une file d'arcades qui fait face à la place centrale, et, à suivre, un hôtel sur deux étages; sur la droite sont situés l'accès au passage souterrain, de liaison entre les quais, et autres constructions de service à la gare.

✓ **la Gare de Annaba :**

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne



Figure 5 La gare de ANNABA SOURCE : les archives de la SNTF

Construite en 1927, située à proximité du centre ville de Annaba .¹

- **Lecture de La Façade :**

la gare de Annaba se démarque par son minaret à base carrée qui brise la symétrie parfaite de la façade, fidèle à la tradition maghrébine dans sa configuration ainsi que dans le choix des couleurs, qui simulent les appareillages de briques employés autrefois dans l'élaboration des minarets.

Il est meublé sur ses quatre faces d'un réseau losangé, dont le motif évoque ceux employés dans les anciens édifices maghrébins

Ce minaret est également flanqué de quatre horloges sur l'ensemble de ses faces, et enfin, il est surmonté d'un lanternon particulier.

La façade est rythmée par cinq portes d'accès, qui se prolongent par des baies vitrées en longueur, encadrées par des arcs en plein cintre dotés

¹ Les archives de la SNTF

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

d'un traitement en bas-reliefs, tantôt géométriques tantôt cursifs simulant par endroit une épigraphie. Deux encadrements circulaires au milieu, sont organisés autour d'une composition figurant une étoile à huit pointes

✓ La Gare d'Oran¹ :



Figure 6 Facade de la gare d'Oran source : gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

La **gare d'Oran** est une gare ferroviaire de la commune algérienne d'Oran, dans la wilaya d'Oran. Elle se situe à l'est de la ville et dans un angle fermé.

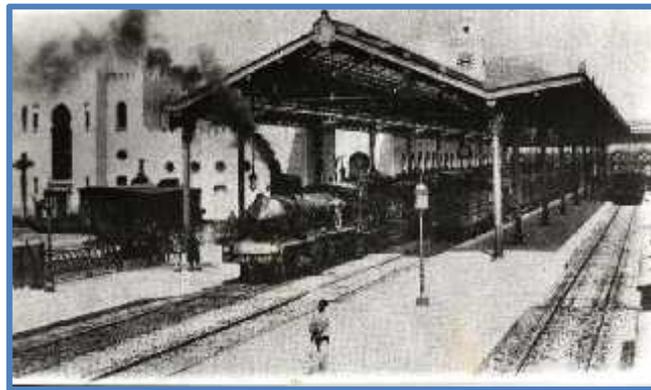


Figure 7 la charpente source : gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

De style néo-mauresque (style Jonnart), Conçu par l'architecte Albert Ballu en 1910. et construit par la Compagnie P.-L.-M., lors de la colonisation française. Son architecture reprend les symboles des trois religions du livre.

¹Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

Ainsi son aspect extérieur est celui d'une mosquée, où l'horloge a la forme d'un minaret ; les grilles des portes, fenêtres et plafond de la qoubba (dôme) portent l'étoile de David ; alors que les peintures intérieures des plafonds portent des croix chrétiennes.



Figure 8 Batiment de voyageurs

Source <http://www.oran-dz.com/economie/transports/gare-ferroviaire>

Tous les bâtiments du service de la grande vitesse sont du style mauresque et s'élèvent à l'extrémité nord-ouest de la gare, sur le plateau qui domine la ville, à une altitude de 111 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer.

Placés à proximité de l'intersection du boulevard Marceau et de la nouvelle rue Pasteur, ils sont desservis par trois cours auxquelles on accède soit directement du boulevard Marceau, soit par de larges avenues avec trottoirs du côté du dit boulevard, de la rue Louis Blanc et de la rue Pasteur



Figure 9 Façade principale Source <http://www.oran-dz.com/economie/transports/gare-ferroviaire>

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

La cour de départ a 110 mètres de longueur sur 35 mètres de largeur ; celle d'arrivée, 100 mètres de longueur sur 30 mètres de largeur, et la cour des messageries 90 mètres de longueur sur 25 mètres de largeur.

Ces trois cours forment un vaste emplacement en forme d'U dont le centre est occupé par les bâtiments précités, par cinq voies d'arrivée, de départ et de service et par quatre trottoirs latéraux dont les trois principaux ont chacun une longueur totale de 200 mètres et une largeur de 6 mètres. Le trottoir ou quai de tête a lui-même 50 mètres de longueur sur 10m80 de largeur.

Le bâtiment principal en façade sur la cour de départ, côté du boulevard Marceau, a 84 mètres de longueur sur 12m70 de profondeur. Il se retourne à angle droit du côté de la cour d'arrivée pour former un bâtiment de tête de 60 mètres de longueur sur 9m50 de profondeur.

La hauteur du corps principal, au niveau des terrasses, varie de 18 à 12 mètres, à l'exception



Figure 10 la coupole source : <http://www.oran-dz.com/economie/transports/gare-ferroviaire>

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.

Ce minaret de **34m50** de hauteur qui s'élève à l'angle des façades de départ et d'arrivée et qui porte une horloge électrique à **quatre cadrans** de **3 mètres** de

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

diamètre placés à **20 mètres de hauteur**, d'où ils seront visibles d'une grande partie de la ville.



Figure 11 l'intérieur de la gare d'Oran <http://www.oran-dz.com/economie/transports/gare-ferroviaire>

La salle des pas-perdus située dans l'axe du pavillon central a 20m30 de longueur sur 12 mètres de profondeur et 17m50 de hauteur. La coupole forme plafond. On accède à la dite salle du côté de la cour de départ par trois arcs de 3m15 de largeur et 7 mètres de hauteur.



Figure 12 l'intérieur de la gare d'Oran <http://www.oran-dz.com/economie/transports/gare-ferroviaire>

A droite de la salle des pas-perdus se trouvent les salles d'attente, bureaux des chefs et sous-chefs de gare.

Dans les pavillons extrêmes se trouvent, à droite, les installations télégraphiques et téléphoniques ; à gauche, la consigne des bagages.

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne



Figure 13l'intérieur de la gare d'Oran <http://www.oran-dz.com/economie/transports/gare-ferroviaire>

A gauche, la salle des bagages au départ, ayant 17m50 de longueur, 9 mètres de largeur et 6m50 de hauteur.

Enfin, dans le bâtiment de tête se trouvent la sortie des voyageurs, la salle des bagages à l'arrivée, de 22m50 de longueur sur 8m30 de profondeur, les bureaux des commissaires de surveillance administrative et de police, et ceux des employés de la voie. Au premier étage de ces deux bâtiments, les logements des agents et les bureaux de l'Inspection principale. Le bâtiment du buffet, d'un très gracieux effet, comprend en sous-sol, les cuisines et les caves, un rez-de-chaussée, l'office, la buvette et les salles de buffet, et à l'étage, six chambres à coucher et un salon.

✓ **La Gare d'Alger :**

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

-La gare d'Alger est inaugurée le 15 août 1862 en même temps que la première ligne de chemin de fer, longue de 50 km entre Alger et Blidah. La gare actuelle date du début du XX^e siècle¹



Figure 14 le Bâtiment de voyageurs d'Alger source : les archives de la SNTF

La gare centrale est située au niveau du port, à proximité de la Casbah et du Boulevard Zighout Youcef, sur la commune d'Alger-Centre.



Figure 15 La façade principale de la gare d'Alger source : http://www.vitamedz.org/gare-de-train-alger-la-blanche/Photos_505_183531_16_1.html

- La Gare d'Alger adopte une composition classique marqué par la symétrie, grandes ouverture verticale ; L'arc en plein cintre qui marque le corps principale de l'édifice ; l'ornementation, traitement des bandeaux horizontaux, l'horloge qui surmonte le pavillon centrale .

5- Les Gares de Province :

▪ Introduction :

¹ La Direction Des Archives de la SNTF

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

Les Gares de province ne fut pas construite d'un seul tenant. Au contraire, elle fut mise en service en plusieurs étapes durant la colonisation française,

Le critère le plus pratique pour classer les gares de voyageurs de la province est leur

Localisation géographique aussi leurs tailles et le style architectural.

Parfois le style est adapter sur toute la ligne et parfois la gare possède son propre style architecturale.



Figure 16la gare de El Harrach



Figure 17la gare de Média



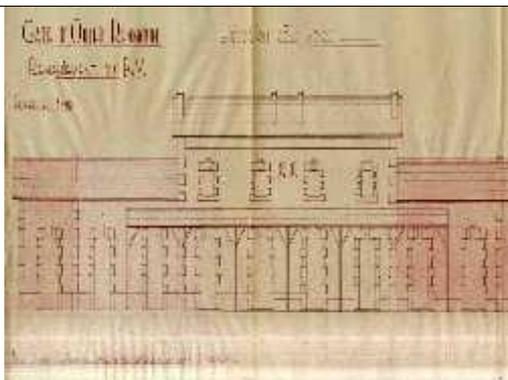
Figure 18la gare de MENERVILLE

Source : SNTF



Figure 19la gare de ORLEANSVILLE1

Source : SNTF



Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

Figure 20la gare de OULED-RAHMOUN1 Source : SNTF	Figure 21la gare de Skikda Source : SNTF
--	--

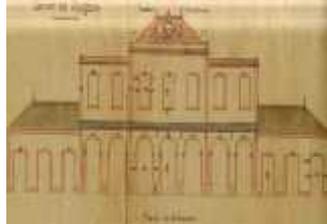
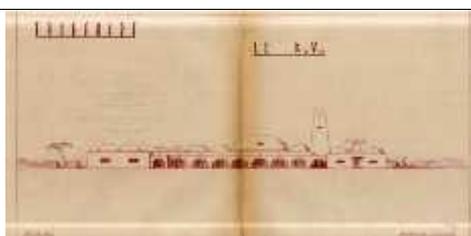
		
Figure 22la gare de AFFREVILLE1 Source : SNTF	Figure 23la gare de Biskra Source : SNTF	Figure 21la gare de Blida Source : SNTF

		
Figure 24la gare de Constantine Source : SNTF	Figure 25la gare de Lakhdaria Source : SNTF	Figure 26la gare de Tizi Ouzou Source : SNTF

	
Figure 27la gare de Tlemcen Source : SNTF	Figure 28la gare de Tougourt Source : SNTF

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

6- La Référence Stylistique des Gares Algérienne :

❖ Le style Second Empire (Napoléon III) :

un style classique, inspiré des pavillons et des orangeries des châteaux des XVIIIème et XIXème siècles,. Ils appliquèrent ce style aux gares Cette architecture présente les caractéristiques suivantes :

- De grandes ouvertures avec arc en plein cintre,
- Une façade en brique ou en pierre calcaire,
- Des bordures d'ouvertures et des pilastres en pierre calcaire,
- Un toit à quatre pentes.

- Nous pouvons dire que le plus grand réseau ferroviaire a été établi en France y compris les grandes et les petites gares, petites et grandes ceinture était dans la période de la second Empire (Napoléon III) 1852-1870 , Cette période est surtout l'époque de la **transformation de Paris** sous l'impulsion du **baron Haussmann** . La multiplication des immeubles de rapport entraîne un **renouvellement de l'architecture urbaine** et permet aux architectes et aux décorateurs de mettre en valeur leurs talents, et de laisser libre cours à leur riche imagination pour le plus grand plaisir de la société bourgeoise qui désire s'affirmer et qui y parviendra au cours du Second Empire. C'est aussi l'époque de l'industrialisation de la France, du progrès technique et de l'art industriel

Toutes les gares en France construites à cette période embrassent le même caractère architectural en excluant les grandes gares parisiennes

Elle était d'un style plutôt spéciale, en incluant les divers styles du passé (néogothique ; néoclassique ; Italien ... etc.) Elles étaient très loin du caractère ferroviaire et plus proche d'un caractère des palais et cathédrales « ces cathédrales d'une nouvelle humanité sont les ponts de gigantesque étoiles dont

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

les rayons de fer s'étendent jusqu'à l'extrémité du monde »et il y avait une sorte d'extravagance et d'exagération dans le côté esthétique.

L'Algérie, étant une colonie française à l'époque et faisant partie du système français dans tous les domaines, il est d'usage que son système architectural urbain s'applique à ses terres et bâtiments et en particulier son architecture industriel ferroviaire et cela se manifeste dans plusieurs gares soit de grandes ville ou de province

Où nous trouvons une cohérence, et une similitude clairement apparente avec les gares de petite et grande ceinture parisienne

Après la loi de Jonnard, qui est l'intégration du caractère architectural local original, cela a conduit à l'établissement du caractère local dans tous les bâtiments internationaux et l'adoption du Style Néo mauresque.

-Et comme la gare est la porte principale de la ville elle devaient être symbolisée avec ce langage architectural. Ce style a été appliqué dans les grandes gares algériennes à savoir celle de Tlemcen, Annaba et Oran.

		
La Gare de Tlemcen Source : SNTF	La Gare d'Annaba Source : SNTF	La Gare d'Oran Source : SNTF

Par ailleurs, nous relevons la présence et la généralisation d'un style architectural importé de la métropole (Paris) dans les gares de province. Ce style qui reste très difficile à définir clairement s'apparente au style napoléonien(NapoléonIII) et se caractérise par les encadrements des baies et des

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

ouvertures par de la briques ou bien de la pierre tailles ainsi que le traitement des angles

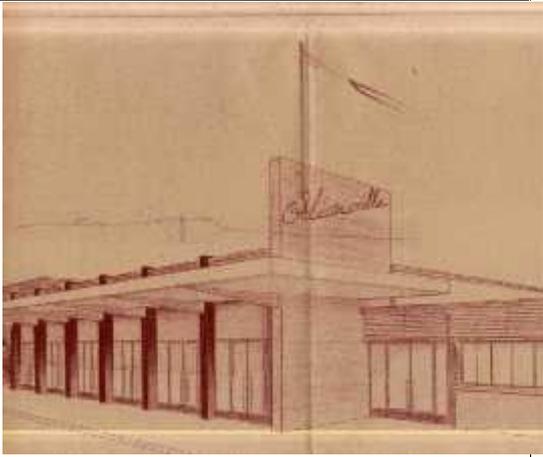
La diffusion de ce style ne se limitait pas à l'Algérie, mais elle était ouverte aux colonies françaises en Tunisie et au Maroc. On retrouve un style commun en Tunisie, en Algérie et au Maroc, ce qui confirme l'hypothèse que nous avons évoquée au paravent, à savoir la généralisation du style architectural de Paris à toutes les colonies.

Exemple de gares algériennes	Exemple de gares françaises	Exemples de gares maghrébines
 <p data-bbox="188 1272 561 1348">La gare d'El Afroun Source : SNTF</p>	 <p data-bbox="593 1272 976 1348">Gare de pont de Flandr Source : SNTF</p>	 <p data-bbox="1008 1272 1327 1348">Gare de Tajerouine (Tunisie) Source : SNTF</p>
 <p data-bbox="188 1608 386 1684">La gare de Médéa Source : SNTF</p>	 <p data-bbox="593 1608 906 1684">Gare de l'Avenue de Clichy Source : SNTF</p>	 <p data-bbox="1008 1608 1248 1684">Ain Chelal (Tunisie) Source : SNTF</p>
 <p data-bbox="188 1944 539 1975">La gare de Saida Source : SNTF</p>	 <p data-bbox="593 1944 944 1975">Gare des Vallées Source : SNTF</p>	 <p data-bbox="1008 1998 1465 2029">Maxula - Rades (Tunisie) Source : SNTF</p>

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

		
<p>La gare de Tizi ouzou Source : SNTF</p>	<p>Gare d'ouest Ceinture Paris A.B Source : SNTF</p>	<p>Gare ABANDONNE DE KORBA TUNISIE Source : SNTF</p>
		
<p>La gare de Ain Ouassara Source : SNTF</p>	<p>Clermont –Ferrand(Paris) Source : SNTF</p>	<p>Gare de Thelep (Tunisie) Source : SNTF</p>

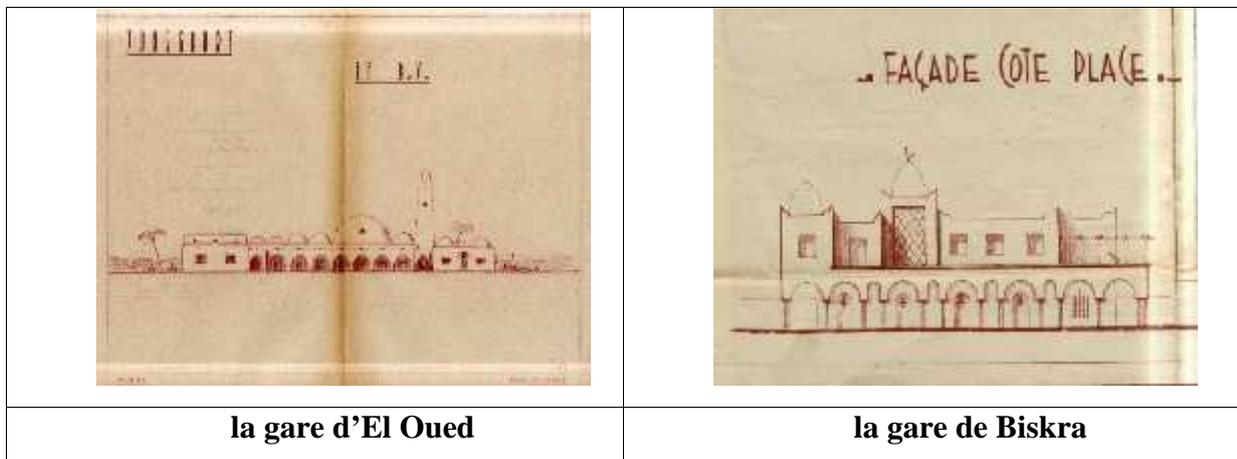
On relève aussi des cas particulier et isolé de gares édifiées dans le style modern comme c'est le cas de la gare de Menerville et Orléansvilles. Cette différence peut être le résultat du choix et de la diligence de certaines compagnies ferroviaires et de leurs architectes

	
<p>la gare de MENERVILLE Source : SNTF</p>	<p>la gare d'ORLEANSVILLE Source : SNTF</p>

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

Par ailleurs, on a pu relever une contextualisation dans le choix du style architectural dans certaines gares du Sud algérien. Ces dernières adoptent un langage inspiré de l'architecture locale, où on retrouve l'adoption des galeries et des arcs plein cintre et même de couvertures sous forme de coupole pour la gare d'El Oued.

Malheureusement, faute de temps, on n'a pas pu vérifier si cette contextualisation s'étendait aux systèmes constructifs adoptés dans ces gares.



Conclusion Générale :

Les principaux édifices construits à cette époque sont ceux que l'on peut encore admirer à Paris, tel que les gares du XIX^{ème} siècle, les grands hôtels, les salles d'expositions et les grands magasins de cette même époque. Tous ces édifices sont nouveaux et majestueux.

le style Napoléon III est principalement caractérisé par le triomphe de la diversité, de l'éclectisme. Ce style copie le gothique, la Renaissance, les style Louis XV et Louis XVI. Mais la seconde caractéristique principale de ce style est tout de même le souci du confort.

Parmi les constructions à travers lesquels s'est illustrée le style Napoléon III : les gares Ferroviaire ; les gares sont une des manifestations de taille de

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

l'architecture métallique. On note à Paris sous le Second Empire, trois constructions importantes : la première gare de Lyon, la gare d'Austerlitz en 1869, la gare du Nord en 1863. Le contraste entre la majestueuse façade en pierre de celle-ci et la charpente métallique de sa grande halle

Ce caractère architectural n'incluait pas seulement les grandes Gares, mais même les petites Gares reliant les lignes de chemin de fer, qui servaient de moule commun réparti dans toute la région Parisienne et Française.

Ce Style a prévalu même dans le système Bâti algérien, qui fait aussi partie de la configuration architecturale de plusieurs repères en Algérie dans les grandes et les petites gares ferroviaires fait partie.

Nous notons la première ligne Alger_ Blida (inaugurée le 15 août 1862) comme la première ligne de chemin de fer établie au cours de l'occupation française. Les différents bâtiments le long de la ligne étaient construits avec ce style Napoléon III. ce style s'imposait depuis la conquête et caractérisait en particulier les gares de provinces. Il s'estompe progressivement au profit d'une architecture orientaliste.

À partir de 1905, plusieurs circulaires successives du **gouverneur général Jonnart**,¹ officialisent l'intégration aux projets de bâtiments publics d'éléments architecturaux néo-mauresques. (Grand Magasin " Les Galeries de France", rue d'Isly Le Palais d'été du Gouverneur La Grande Poste 1911).

Après cette loi, nous remarquons une intégration claire de l'architecture locale dans les différents nouveaux bâtiments de tout le pays: il est vrai que la part du lion était de caractère néo mauresque, mais cela n'exclut pas la fusion de d'autres styles Algériennes tels que l'architecture Ksourienne au Sud du pays telle que la Gare de Touggourt et celle de Biskra

À l'époque, les architectes ont essayé de différencier ces nouveaux bâtiments en particulier la gare, qui était l'entrée principale de la ville. Pour

¹<http://www.memoblog.fr/orientalisme-style-jonnart/>

Chapitre V : La Référence Stylistique des Gares Algérienne

démarquer ces édifice, certains d'entre eux édifiés dans le style néo mauresque ont été dotés d'un immense minaret (la gare d'Oran, Annaba ; Constantine ; Tlemcen)

Il est à noter aussi, bien que ce ne soit pas très répandu, la distinction de certaines gares par l'adoption du style moderne.

A travers cette étude, nous pouvons retenir que pour la réalisation des gares en Algérie, il y'a eu l'importation d'un modèle de la métropole qui est de style Napoléon III et qui est le plus répandu car on le retrouve dans la plupart des gares.

Par contre pour certaines grandes gares et les gares du Sud , il y'a eu une recherche de contextualisation des styles architecturaux adoptés d'où le choix du style Neo mauresque pour les gares de Annaba, Tlemcen et Oran en réponse à une politique du gouverneur Jonnart et la tendance orientaliste de l'époque, alors que pour les gares du Sud, les références architecturales qui caractérisent les gares a été puisé d'un langage et d'un style architectural local.