



Université Mohamed Khider de Biskra
Faculté des sciences et de la technologie
Département d'Architecture

MÉMOIRE DE MASTER

Domaine : Architecture, Urbanisme et Métiers de la Ville
Filière : Architecture
Spécialité : ARCHITECTURE
Thématique : Patrimoine Bâti Architectural et Urbain

Présenté et soutenu par :
Mansour Bouthaina

Le : samedi 3 octobre 2020

**Le Thème : La reconversion de la gare ferroviaire Biskra
en un centre culturel et de loisirs**

Jury

M.	Saouli Ahecine Zineddine	MAA	Université de Biskra	Président
Mme.	Dali Rachida	MAA	Université de Biskra	Examineur
M.	Djebnoun Rachid	MAA	Université de Biskra	Rapporteur
M.	Dali Aomor	MAA	Université de Biskra	Rapporteur

Année universitaire : 2019 - 2020

Remerciement

- *Je tiens à remercier tout d'abord Dieu le tout puissant pour la volonté, la santé et la patience, qu'il nous a donné durant toutes les années d'étude.*
- *Une grande gratitude à mes encadreurs Drs:Mr. "**DJEBNOUN RACHID**" et Mr. "**DALI AOMAR**".
Qui m'ont soutenu pendant toutes les étapes de mémoire en manifestant un grand intérêt pour mon travail.*
- *Mes remerciements sont également adressés aux membres du jury pour avoir accepté d'évaluer mon travail de recherche.*
- *A tous ceux qui m'ont aidé de près ou de loin, par un geste, une parole ou un conseil, je leur dis merci.*
- *Sans oublier tous nos enseignants qui nous ont assuré des études de haut niveau et qui nous ont permis d'acquérir des connaissances.*

Dédicace

*Je dédie ce modeste travail à mes parents, mes
estimes pour eux sont immenses, je vous remercie
pour tout ce que vous avez fait pour moi.*

Que dieu vous accorde une longue et heureuse vie.

Mes frères, Ma sœur.

Toute ma famille

-A mon grand père

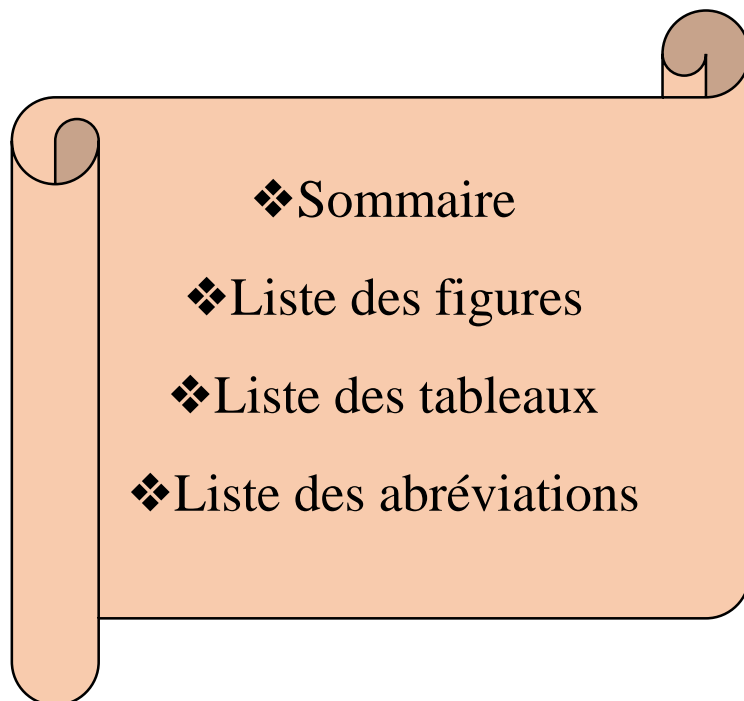
*“MGHEZZI BEKHOUCHE ABD EL KADER” qui attendait
ce jour plus que moi et il nous a quittés avant de me
voir gradué paix à son âme.*

- Mes encadrateurs.

*- A toutes et tous ceux qui m’aiment et m’ont prodigué
des conseils.*

*A tous ceux qui, un jour, ont pensé à moi, les plus
beaux mots ne sauraient exprimer ma redevance et
ma gratitude.*

- A moi MANSOUR BOUTHAINA



Le sommaire :

❖ Remerciements.....	I
❖ Dédicace.....	II
❖ Sommaire.....	IV
❖ Liste des figures.....	VIII
❖ Liste des tableaux.....	XI
❖ Liste des abréviations	XII
Introduction général	1

Chapitre I : le patrimoine entre concepts et théories.

Introduction.....	3
1. Le patrimoine	3
1.1 définition du patrimoine	3
1.2 L'évolution de la notion du patrimoine	4
1.3 Le patrimoine culturel :.....	5
1.3.1 le patrimoine matériel.....	5
1.3.2 le patrimoine immatériel.....	5
1.4 Les institutions internationales chargées de la gestion et la sauvegarde du patrimoine culturel	5
1.5 Les chartes internationaux pour la sauvegarde du patrimoine bâti :.....	6
1.5.1 La charte d'Athènes 1931.....	6
1.5.2 La Charte de Venise, 1964.....	6
1.5.3 La charte ICOMOS 1965.....	6
1.6 Les Conventions	7
1.6.1 Convention de Paris de 1972.....	7
1.6.2 Au niveau national :.....	7
1.6.2.1 Décrets n ° 81-382.....	7
1.6.2.2 Décret exécutif 90-78.....	7
1.6.2.3 Loi n ° 98-04	8
1.7 La Reconversion	8
1.7.1 définition de la reconversion	8
1.7.2 les phénomènes qui peuvent aboutir au choix de la reconversion.....	9
1.7.3 les conditions de réussite de la reconversion	10
2. Le patrimoine industriel	10
2.1 Naissance de patrimoine industriel	11
2.2 le patrimoine ferroviaire.....	11
3. les gares	11
3.1 Définition de la gare ferroviaire.....	11
3.2 Histoire des gares ferroviaire	12
3.3 Gares voyageurs.....	12

4. La Culture	12
4.1 définition de la culture	12
4.2 Définition d'un équipement culturel	13
4.3 Types des équipements culturels	13
4.3.1 Un palais de culture.....	13
4.3.2 Un complexe culturel	13
4.3.3 Une maison de culture.....	13
4.3.4 Un centre culturel.....	14
4.4 Le champ culturel	14
4.4.1 Le Cadre De L'UNESCO.....	14
4.4.2 Autres Cadres Internationaux.....	14
5. Le loisir	15
5.1 Définition de loisir	15
5.2 Les fonctions majeures des loisirs (selon Joffre Dumazedier)	15
5.3 Le loisir culturel	16
Conclusion	16

Chapitre II : Genèse et évolution historique du monument, relevé, description et état de conservation

Introduction.....	17
1. Aperçu Historique de Biskra	17
2. situation de la ville de Biskra	17
3. les importantes périodes de Biskra a travers le temps	18
3.1 Epoque romaine (3000 avant J.C).....	18
3.2 Période islamique (Au XIVème siècle après J.C)	18
3.3 Période ottomane(1514).....	19
3.4 Période de la colonisation (1844- 1962) :.....	19
3.4.1 Phase I (1844-1865).....	19
3.4.2 Phase II (1865-1932).....	20
3.4.3 Phase III (1932-1962).....	20
3.4.4 La période de l'Indépendance (1962 -jusqu'à ce jour).....	20
4. La cité européenne (le damier colonial)	21
5. le style colonial :.....	22
5.1 Quelques exemples de style colonial dans le damier colonial	22
6. Analyse de site la gare ferroviaire	23
6.1 présentation de site.....	23
6.2 situation de la gare ferroviaire de Biskra.....	23
6.3 Les composantes principales de la gare ferroviaire.....	24
6.4 Importance du transport ferroviaire dans l'esprit des citoyens Biskris	24
6.5 surface et délimitation de site.....	25
6.6 Accessibilité et introduction au site	26
6.7 relevé état actuel.....	26
6.8 nouvelles et anciennes constructions dans la gare de Biskra.....	27

6.9 schémas des voies ferrés.....	27
6.10 l'ensevelissement	28
6.11 Les vents	28
7. Analyse de certaines constructions dans le site « constructions essentielle ».....	29
7.1 le bâtiment voyageur :	29
7.1.1 Présentation de bâtiment :	29
7.1.2 Situation de bâtiment voyageur.....	29
7.1.3 Matériaux et technique de construction	30
7.1.3.1 Système constructif verticale	30
7.1.3.1.1 L'infrastructure	30
7.1.3.1.2 les murs.....	30
7.1.3.2 Système constructif horizontale	30
7.1.3.2.1 Le toit.....	30
7.1.3.2.2 Le Bois structurel.....	31
7.1.4 les pathologies.....	32
7.1.5 conclusion.....	33
7.2 l'atelier de maintenance :	34
7.2.1 Présentation de l'atelier.....	34
7.2.2 Situation de l'atelier SNTF.....	34
7.2.3 L'enveloppe.....	34
7.2.4 Matériaux et techniques de constructions.....	35
7.2.5 les pathologies.....	36
7.2.6 conclusion.....	38
7.3 La maison des transitaires :	39
7.3.1 Présentation de la maison.....	39
7.3.2 situation de la maison	39
7.3.3 matériaux et techniques de construction	40
7.3.4 les pathologies	41
7.3.5 Conclusion.....	43
Conclusion de chapitre.....	44

Chapitre III : la reconversion de la gare ferroviaire de Biskra en un centre culturel et loisir :

Introduction.....	45
1. Analyse des exemples.....	45
1.1 Le musée d'Orsay	45
1.1.1 fiche technique de la gare.....	45
1.1.2 présentation de la gare.....	45
1.1.3 description de la gare	46
1.1.4 Le projet d'intervention	49
1.1.4.1 Pour quoi un musée ?.....	49
1.1.4.2 Informations générales de musée	49
1.1.5 Les interventions au niveau des plans.....	50
1.1.5.1 Au rez-de-chaussée	50
1.1.5.2 Au niveau intermédiaire.....	51
1.1.5.3 Au niveau supérieur	52
1.1.6 Au niveau de la façade.....	52
1.1.7 Au niveau de volume.....	53

1.1.8	Les traces gardées	54
1.2	Musée ferroviaire d'Omiya (Railway Museum) japon.....	57
1.2.1	Fiche technique de musée.....	57
1.2.2	Présentation musée ferroviaire d'Omiya.....	57
1.2.3	Bref historique.....	57
1.2.4	les Composants du musée ferroviaire d'Omiya.....	58
1.2.4.1	Au premier étage.....	58
1.2.4.2	Le deuxième étage	58
1.2.4.3	Au troisième étage.....	59
1.2.4.4	Au dernier étage.....	59
1.3	Le Musée ferroviaire canadien (Expo rail).....	59
1.3.1	Fiche technique de musée.....	59
1.3.2	Présentation du musée Expo rail.....	59
1.3.3	Les composants du musée Expo-rail.....	60
1.3.4	Le programme du musée Expo rail.....	60
1.3.4.1	Le Rez-de-chaussée.....	60
1.3.4.2	L'Étage.....	61
1.3.4.3	Expositions extérieures de matériel.....	61
2.	La Programmation :.....	62
2.1	élaboration du programme proposé.....	62
2.2	Les objectifs et les intentions	64
2.2.1	les objectifs	64
2.2.2	les intentions.....	64
3.	L'idée conceptuelle	65
3.1	Qu'est-ce qu'une oasis?.....	65
3.2	Qu'est-ce qu'une oasis urbaine.....	65
3.3	les principaux descripteurs d'une oasis	66
4.	photos d'archive de matérialisations de l'idée final	67
5.	solution des pathologies	68
5.1	Pathologies physiques.....	68
5.1.1	La structure.....	68
5.1.2	Les murs.....	68
5.1.3	Les gouttières et les jets d'eau.....	68
5.1.4	La menuiserie.....	68
5.1.5	Réparation des vitrages.....	69
5.1.6	la couche noire sur la tuile dessus de traverse des locomotives	69
5.1.7	La toiture.....	69
5.2	Pathologies humides.....	70
5.2.1	Les remontées capillaires.....	70
5.2.2	Les infiltrations d'eau.....	71
	Conclusion.....	71
	Conclusion générale.....	72

Liste des figures :

Figure 1 : l'évolution du terme « Patrimoine ».....	4
Figure 2 : musée du Louvre.....	9
Figure 3 : salle de spectacle.....	9
Figure4 : la gare d'Orsay.....	9
Figure5 : la carte administrative de wilaya de Biskra et les wilayas environnantes.....	17
Figure 6 : la carte de l'Algérie.....	17
Figure 7 : la carte géographique de Biskra. La période Romaine.....	18
Figure8 : la carte géographique de Biskra de période islamique.....	18
Figure9 : la carte géographique de Biskra. 1ère époque ottomane.....	19
Figure10 : la carte géographique de Biskra 2ème époque ottomane.....	19
Figure11 : la carte géographique de Biskra, premier époque colonial.....	19
Figure12 : la carte géographique de Biskra, deuxième époque colonial.....	20
Figure13 : la carte géographique de Biskra 3eme époque colonial.....	20
Figure 14 : les cartes géographiques de Biskra ,1ère période, après l'indépendance.....	21
Figure15 : les cartes géographiques de Biskra 2ème période, après l'indépendance.....	21
Figure 16 : le damier colonial à Biskra.....	21
Figure 17 : Carte géographique du damier colonial Biskra.....	21
Figure 18 : Hotel royal Biskra	22.
Figure 19 : la gare ferroviare.....	22
Figure 20 : le café glasier.....	22.
Figure 21 : La banque BNA.....	22
Figure 22 : hôtel Sahara.....	22
Figure 23 : église saint Bruno.....	22
Figure 24 : vue extérieure la gare voyageur Biskra.....	23
Figure 25 : vue la gare de Biskra.....	23
Figure 26 : perspective extérieure bâtiment voyageurs.....	23
Figure 27 : Vue aérienne sur la ville de Biskra.....	23
Figure 28 : Vue aérienne sur la ville de Biskra montre les composantes principales de la gare ferroviare..	24
Figure 29 : Vue aérienne sur la ville de Biskra montre le site la gare ferroviaire.....	25

LISTE DES FIGURES

Figure 30 : Vue aérienne sur la ville de Biskra montre les quartiers bordés la gare ferroviaire.....	25
Figure 31 : schémas accessibilité et introduction au site.....	26
Figure 32 : schémas représentatif de nouvelles et anciennes constructions.....	27
Figure 33 : schémas des voies ferrés.....	27
Figure 34: schémas de l'enseillement.....	28
Figure 35 : schémas des vents.....	28
Figure 36 : le bâtiment voyageur.....	29
Figure 37 : altitude de la gare.....	29
Figure 38: Vue aérienne la gare de Biskra	29
Figure 39 : façade principale la gare de Biskra.....	29
Figure 40 : le sous-sol de bâtiment voyageur.....	30
Figure 41 : un trou dans le mur porteur sous-sol.....	30
Figure 42 : la tuile sur le toit de bâtiment voyageur.....	30
Figure 43 : la tuile sur le toit de bâtiment voyageur.....	30
Figure 44 : la charpente en bois.....	31
Figure 45 : schéma illustratif montre les éléments structurels de la charpente en bois.....	31
Figure 46 : coupe longitudinale sur bâtiment voyageur.....	32
Figure 47 : les pathologies de bâtiment voyageurs.....	33
Figure 48 : façade principale de l'atelier.....	34
Figure 49 : photo aérienne de la gare « l'atelier maintenance »	34
Figure 50 : perspective l'atelier de maintenance.....	34
Figure 51 : perspectives de l'enveloppe l'atelier de maintenance Biskra angle 1	34
Figure 52 : perspectives de l'enveloppe l'atelier de maintenance Biskra angle 2	34
Figure 53 : perspectives de l'enveloppe l'atelier de maintenance Biskra angle 3.....	34
Figure 54 : toiture en shed.....	34
Figure 55 : toiture en shed.....	34
Figure 56 : matériaux et techniques de construction.....	35
Figure 57 : matériaux et techniques de construction.....	35
Figure 58 : matériaux et techniques de construction.....	35

Figure 59 : structure de l'atelier.....	35
Figure 60 : photo extérieure de la maison des transitaires.....	39
Figure 61 : situation de la maison.....	39
Figure 62 : la tuile.....	40
Figure 63: la charpente en bois.....	40
Figure 64 : mur porteurs sous-sol.....	41
Figure 65 : mur porteurs sous sol.....	41
Figure 66 : mur porteurs sous sol.....	41
Figure 67: musée d'Orsay.....	45
Figure 68 : géolocalisation sur la carte de Paris.....	45
Figure 69 : Géolocalisation de la gare sur la carte de France.....	45
Figure 70 : façade sur la seine.....	45
Figure 71 : La gare d'Orsay et autre monuments français.....	46
Figure 72 : paris et ses gares en 1921.....	46
Figure 73 : l'angle de la gare vers 1905.....	46
Figure 74 : la gare d'Orsay en 1920.....	46
Figure 75 : Plan des voies de la gare d'Orsay dans le projet de 1898.....	47
Figure 76 : intérieure de la gare.....	47
Figure 77 : Tapis roulant et ascenseur.....	48
Figure 78 : vue d'ensemble intérieure de la gare sur le quais d'Orsay, en coupe.....	48
Figure 79 : les verrières de la gare.....	48
Figure 80 : façade musée d'Orsay sur la seine.....	49
Figure 81 : coupe sur le hall principale.....	50
Figure 82 : schémas plan rez de chaussée.....	51
Figure 83 : schémas plan 1 er étage le musée d'Orsay.....	51
Figure 84 : schémas plan étage supérieure de musée d'Orsay.....	52
Figure 85 : statuts de la gare.....	53
Figure 86 : écriture sur la façade.....	53
Figure 87 : les décors de la façade.....	53

LISTE DES FIGURES

Figure 88 : Vue intérieure de la nef en travaux.....	54
Figure 89 : La nef centrale du musée d'Orsay.....	54
Figure 90 : la façade sud de la gare.....	55
Figure 91 : la façade sud de musée.....	55
Figure 92: la première locomotive vapeur Japon.....	57
Figure 93 : hall centrale de musée.....	58
Figure 94 : Le hall central du musée d'Omiya.....	58
Figure 95 : vue 2 eme étage du musée d'Omiya.....	58
Figure 96: vue dernière étage du musée d'Omiya.....	59
Figure 97 : hall de musée expo rail.....	59
Figure 98 : schéma du plan de masse, musée ferroviaire canadien.....	60
Figure 99 : section tramway du hall principal.....	60
Figure 100 : Salle d'exposition modulaire.....	61
Figure 101 : Voiture Parc Sibley. Exposé ale musée ferroviaire canadien.....	61
Figure 102 : train miniature pour enfant	61
Figure 103 : Locomotives LRC et CP 1100 Exposé dans le musée ferroviaire canadien.....	61
Figure 104 : vue sur l'intérieur du musée expo rail.....	62
Figure 105 : oasis vieux Biskra (idée conceptuelle).....	65
Figure 106 : oasis vieux Biskra 1900.....	67
Figure 107 : ancien calèche de Biskra.....	67
Figure 108 : anciens fontaines de vieux Biskra 1929.....	67
Figure 109 : anciens fontaines de vieux Biskra 1929.....	67
Figure 110 : schémas pose des tirants.....	68
Figure 111 : étape la couverte de la toiture en tuile.....	69
Figure 112 : étape la couverte de la toiture en tuile.....	69
Figure 113 : étape la couverte de la toiture en tuile.....	70
Figure 114 : étapes la couverte de la toiture en tuile.....	70
Figure 115 : drainage conventionnel.....	70
Figure 116 : Système de drainage.....	71

Liste des tableaux :

Tableau 1 : les institutions internationales chargées de la sauvegarde du patrimoine culturel.....05

Tableau 2 : les pathologies de bâtiment voyageurs.....32

Tableau 3 : les pathologies de l’atelier de maintenance.....36

Tableau 4 : les pathologies de la maison des transitaires.....41

Tableau 5 : le programme proposé.....62

Tableau 6 : les bâtiments a garder.....63

Liste des abréviations :

<u>UNESCO</u> : Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture.....	3
<u>ICOMOS</u> : Conseil international des monuments et des sites.....	5
<u>ICCROM</u> : centre international d'études pour la conservation et la restauration des biens culturels.....	5
<u>ICOM</u> : le conseil international des musées.....	5
<u>JORA</u> : journal officiel de la république Algérienne	8
<u>PPSMSS</u> : plan permanent de mise en valeur des secteurs sauvegardés.....	8
<u>TGV</u> : train grand vitesse.....	12
<u>CSC</u> : le Cadre des Statistiques culturelles.....	14
<u>CQL</u> : Conseil québécois du loisir.....	16
<u>BV</u> : bâtiment voyageurs.....	29
<u>SNTF</u> : société nationale des transports ferroviaires.....	34
<u>CFM</u> : chemin de fer trains miniatures.....	60
<u>ADEME</u> : agence de l'environnement et maîtrise de l'énergie	65

Introduction générale :

Le patrimoine est un héritage qui tisse un lien entre les générations passées, présentes, et futures. Ainsi, le patrimoine est un facteur d'identité pour un pays, une région, une communauté et un individu.

De tout temps, l'homme a voulu voyager, d'abord sur terre, puis par la mer et ensuite dans l'espace. Mais c'est avec la révolution industrielle et l'invention des machines à vapeur que le transport est devenu une activité essentielle pour toutes les communautés, consistant à déplacer de la marchandise et des gens d'un point à un autre. Généralement, dans les activités humaines, un système de transport comprend des infrastructures, des ressources énergétiques, des véhicules et des systèmes d'exploitation. Il est souvent régi par des réglementations pour favoriser les échanges commerciaux.

Depuis la création de la première commission des monuments historiques en 1837, la nature des biens élevés au rang de patrimoine protégé et classé a grandement évolué. Aux sites antiques, édifices religieux et châteaux moyenâgeux se sont annexés de nouveaux venus à l'aspect peu commun et quelques fois singulier. Cette évolution est due à l'élargissement et à la diversification du cadre chronologique et des aires géographiques à l'intérieur desquels ces biens évoluent, Parmi ces dernières recrues des listes patrimoniales, nous trouvons le patrimoine industriel. L'avènement du patrimoine industriel remonte à la dernière décennie du XXème siècle. Les prémices de sa définition en tant qu'entité à part entière date de 1959 en Angleterre et c'est en 1832, que le premier recensement des monuments et autres symboles industriels, matériels et immatériels, fut lancé à travers toute l'Europe. Encore en soif de reconnaissance en Algérie, le patrimoine industriel revêt un potentiel indéniable au sein des communautés qui le prônent et le valorisent. La mise en valeur et la rénovation de ce patrimoine contribuent à la requalification d'espaces urbains entiers, et l'engouement particulier que lui porte le public contribue au développement d'un tourisme industriel.

La thématique du patrimoine industriel étant riche et dense en informations, notre attention, lors du développement de notre recherche sera axée uniquement sur les gares ferroviaire et précisément la gare ferroviaire de BISKRA, son architecture (typologie), et la procédure de leur reconversion et lui rendre encore utile.

Problématique

par l'abondance de l'ancienne gare ferroviaire, ce dernier va connaître une dégradation progressant qui va altérer davantage sa structure, d'où vient la nécessité de protéger ce qui reste de ce héritage qui représente un témoignage d'une période historique et une architecture industrielle typique, en la gardant dans l'esprit des citoyens Biskri. Cela nous mène à poser la question suivante :

- **quelle mise en valeur digne du site et sa place dans la ville pour préserver son identité et la mémoire collective des citoyens de Biskra ?**

Hypothèse :

Pour rendre la gare immortelle dans l'esprit de la communauté Biskri et protéger ce lieu et ses caractéristiques de l'époque coloniale, nous recourons à reconvertir cette gare en un centre culturel et de loisir afin de la protéger pour les générations futures.

Objectifs :

Les objectifs que nous voudrions atteindre à travers ce travail de recherche sont les suivants :

- 1- La reconnaissance de ce patrimoine qui disparaît et la redécouverte de site, par l'étude des leçons architecturales et historiques, qu'il présente.
- 2- La sensibilisation des gens à la beauté de ce site.
- 3- Etude des problèmes et des pathologies, afin de les traiter, et éventuellement, conserver la gare.
- 4- revitaliser la gare ferroviaire par l'élaboration d'un programme qui s'adapte à son état actuelle.
- 5- Réussir à définir la notion de patrimoine industriel, notamment celle des gares qui demeure encore faiblement reconnue à Biskra, et faire ressortir le potentiel algérien en la matière à travers l'opération de reconversion que nous proposerons. Parvenir à dresser une liste des caractéristiques et des valeurs permanentes du patrimoine industriel et mémoriser ce style pour sa préservation.

Structure de mémoire :

Pour atteindre les objectifs tracés nous avons structuré ce mémoire en 03 chapitres :

Chapitre 01 : S'intitule **Le patrimoine entre concepts et théories**. Il s'agira dans ce chapitre d'introduire les notions générales sur le patrimoine architectural, le patrimoine ferroviaire, la reconversion ainsi que la culture et le loisir.

Chapitre 02 : S'intitule **Genèse et évolution historique de la gare, il s'agira des relevés, situations, description, techniques et matériaux de constructions et état de conservation**.

Chapitre 03 : S'intitule **la reconversion de la gare ferroviaire de Biskra en un centre culturel et loisir**, Il est consacré à l'intervention sur le cas d'étude, en premier lieu on effectue une analyse des exemples similaires au cas d'étude, ceci pour nous permettre à établir une programmation architecturale, puis une répartition programmatique. En finissant par une idée constructive comme une première démarche pour le projet proposé avec des solutions proposées des pathologies rencontrées de ce site.

CHAPITRE I : Le patrimoine entre concepts et théories

Introduction : dans ce chapitre nous allons définir certains concepts liés à notre thème de recherche, quelques éclaircissements concernant la notion de patrimoine, à travers lesquelles il serait plus aisé de saisir entre la signification des distinctes formes et types du patrimoine. L'industrie appréhendée sous un angle patrimonial, notion très large, sa richesse est proportionnelle à la diversité des secteurs de production qu'elle couvre. Il désigne l'ensemble du patrimoine culturel des chemins de fer dont la sauvegarde et la mise en valeur rendent hommage et facilitent la compréhension de l'évolution du monde des trains.

C'est ce qui nous amène à parler du patrimoine de l'industrie ferroviaire, les gares ... etc.

1. Le patrimoine :

1.1 Définition du patrimoine

-**Selon le petit Larousse**, "le patrimoine est un bien, héritage commun d'une collectivité, d'un groupe humain".

-**Selon UNESCO** « Le patrimoine est l'héritage du passé dont nous profitons aujourd'hui et que nous transmettons aux générations à venir. Nos patrimoines culturels et naturels sont deux sources irremplaçables de vie et d'inspiration. »¹

-**Pour André Chastel**, historien de l'art français, auteur d'une importante œuvre sur la renaissance italienne : "le patrimoine se reconnaît au fait que sa perte constitue un sacrifice et que sa conservation suppose des sacrifices. »²

-**Pour Alphonse Dupront**, historien français, spécialiste du moyen âge et de l'époque moderne, "le patrimoine contribue à ce façonnement humain de l'historique"³

-**Françoise Choay** Dans son livre « L'allégorie du patrimoine », a défini le patrimoine comme étant : "un bien, l'héritage commun d'une collectivité, d'un groupe humain. Il désigne un fonds destiné à la jouissance d'une communauté élargie aux dimensions planétaires et constitué par l'accumulation continue d'une diversité d'objets que rassemble leur commune appartenance au passé, œuvres et chefs-d'œuvre des beaux-arts et des arts appliqués, travaux et produits de tous les savoirs et savoir-faire des humains. »⁴

La charte Internationale du tourisme culturel a élargi la notion du patrimoine en estimant que "le patrimoine est un concept vaste qui réunit aussi bien l'environnement naturel que culturel. Il englobe les notions de paysage, d'ensembles historiques, de sites naturels et bâtis aussi bien que les notions de biodiversité, de collections, de pratiques culturelles traditionnelles ou présentes, de connaissance et d'expérimentation. Il rappelle et exprime le long cheminement du développement historique qui constitue l'essence des diverses identités nationales, régionales, indigènes et locales, et fait partie intégrante de la vie moderne. C'est un point de référence dynamique et un instrument positif du développement et des échanges."⁵

¹ Unesco 2008

² Dominique POULOT ; Patrimoine et modernité ; éditions L'Harmattan 1998 ; p.09

³ A. DUPRONT ; l'histoire après Freud ; Revue de l'enseignement supérieur ; 1968 ; p.27

⁴ Françoise CHOAY, l'Allégorie du patrimoine, édition du seuil 1992,1996, 1999, nouvelle édition revue et corrigé (actualisée en 2007). p.9

⁵ Charte International du Tourisme Culturel.

1-2 L'évolutions de la notion du patrimoine :

L'idée d'un patrimoine appartenant à tous les citoyens d'une communauté remonte au moins à l'antiquité. Le premier relevé des monuments historiques est réalisé en 29 av. J.C. par Philon de Byzance qui inventorie les sept merveilles du monde antique.

Le Sénat romain avait déjà ratifié auparavant des lois (les Senatus Consultes) dès 44 av. J.C. interdisant la vente de matériaux provenant d'un bâtiment détruit. Le Senatus Consulte de 122 interdisait la vente d'un immeuble sans son décor original (mosaïques, fontaines, sculptures, peintures murales).

D'autres Senatus Consultes réprimaient le vol et le vandalisme sur les bâtiments publics. Le relevé de Philon et les différents senatus consultes sont les premiers signes d'une prise de conscience d'un patrimoine collectif urbain.⁶

- Le souci de la conservation et de la préservation des chefs d'œuvre de l'art naît vraisemblablement à la renaissance en Italie. A cette époque se développe un intérêt pour les vestiges du passé qui se focalise sur les édifices et œuvres de l'Antiquité romaine, cela signe la naissance du concept de monument historique.

-En France, le siècle des lumières voit s'affirmer un souci historique qui s'exprime par une attention aux repères du passé que sont certains édifices et œuvres d'art conservés d'abord pour leur beauté. Ce sont souvent des biens religieux. C'est après la révolution que naît la notion moderne de patrimoine et l'intérêt pour protéger les biens communs, les richesses de la nation toute entière⁷

-Le mot patrimoine a connu des évolutions intenses, son acception contemporaine se développe à partir du début du XIXème siècle. Elle annonce l'authenticité de certains objets, leur valeur, le poids de la tradition ou le respect à l'égard du passé.

- Souvent utilisé durant la révolution française, ce mot fut ensuite vite abandonné, sans doute en raison de son ambiguïté. Il réapparaît pour désigner les monuments historiques et se substituer en partie à cette expression au cours des années 1960.

-En 1978, la direction des monuments historiques devient la direction du patrimoine, et la notion « monument historique » a cédé la place à son générique de « patrimoine ».⁸

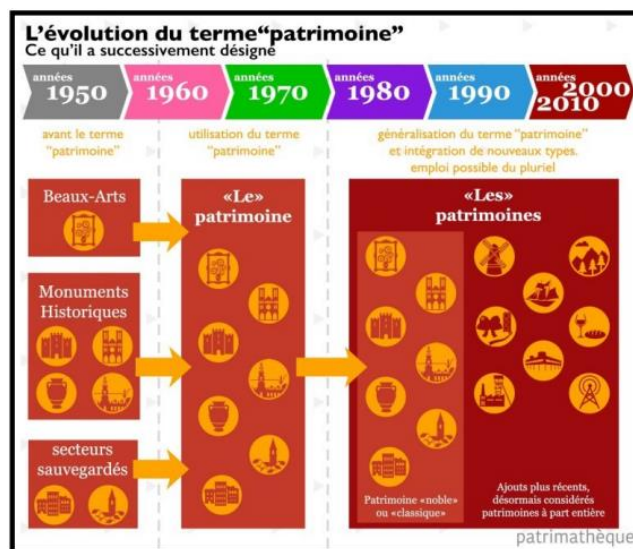


Figure 1 : l'évolution du terme « Patrimoine »

Source : www.patrimathèque.com/fiche-lhistoire-du-mot-patrimoine.25/01/2020.

⁶ Service pédagogique Château Guillaume le Conquérant - 14700 Falaise ; « La notion de patrimoine ».

⁷ Jean-Marie BRETON ; Patrimoine culturel et tourisme alternatif (Europe, Afrique, Caraïbe, Amérique) ; éditions KARTHALA ; 2009 ; p.156

⁸ Françoise CHOAY ; Le patrimoine en question, anthro pologie pour un combat ; éditions du seuil ; 2009 ; introduction générale

1-3- Le patrimoine culturel :

Le patrimoine culturel se définit comme l'ensemble des biens, matériels ou immatériels, ayant une importance artistique et/ou historique certaine, et qui appartiennent soit à une entité privée (personne, entreprise, association, etc.), soit à une entité publique (commune, département, région, pays, etc.) ; cet ensemble de biens culturels est généralement préservé, restauré, sauvegardé et montré au public, soit de façon exceptionnelle, soit de façon régulière (château, musée, église, etc.), gratuitement ou au contraire moyennant un droit d'entrée et de visite payant.⁹

1-3-1-Le patrimoine matériel :

Le patrimoine dit « matériel » est surtout constitué des paysages construits, de l'architecture et de l'urbanisme, des sites archéologiques et géologiques, de certains aménagements de l'espace agricole ou forestier, d'objets d'art et mobilier, du patrimoine industriel (outils, instruments, machines, bâti).¹⁰

1-3-2 Le patrimoine immatériel :

Le patrimoine immatériel peut revêtir différentes formes : chants, coutumes, danses, traditions gastronomiques, jeux, mythes, contes et légendes, petits métiers, témoignages, captation de techniques et de savoir-faire, documents écrits et d'archives (dont audiovisuelles)¹¹

1-4-Les institutions internationales chargées de la gestion et la sauvegarde du patrimoine culturel :

Il existe dans le monde de nombreuses organisations qui ont dans leurs champs d'intervention le patrimoine. Le tableau ci-dessous donne les principales institutions dont la charge essentielle est la gestion la sauvegarde du patrimoine.





Organisation -sige-	Dénomination	Symbole	Date de création	Siège
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture		Créé le 16/11/ 1945 à Londres	Place de Fontenoy à Paris
ICOMOS Non gouvernement ale	Conseil International des Monuments et des Sites		Créé en 1965 à Varsovie et à Cracovie (Pologne)	Paris
ICCROM Inter gouvernement ale	Centre international d'études pour la conservation et la restauration des biens culturels		Création par l'UNESCO en 1956	Le Centre de Rome - Italie
ICOM Non gouvernement ale	L'organisation internationale des musées et des professionnels de musée.		Créé en 1946	Paris, à la Maison de l'UNESCO.

Tableau01 : les institutions internationales chargées de la sauvegarde du patrimoine culturel
Source : l'étudiante

⁹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_culturel.25/01/2020.

¹⁰ https://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_culturel.25/01/2020.

¹¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_culturel.25/01/2020.

1-5 Les chartes internationales pour la sauvegarde du patrimoine bâti

1-5-1 La charte d'Athènes 1931 :

La Conférence Internationale qui s'est tenue à Athènes du 21 au 30 octobre 1931, reconnaîtra unanimement "que le respect de l'œuvre historique s'impose à un égal degré pour tous les styles; qu'un monument, toute considération de valeur artistique mise à part, est un document au même titre qu'une charte et qu'il ne serait pas plus admissible d'altérer le texte de ces grandes archives de pierre sous couleur de corrections, de compléments ou d'unité de style, qu'il ne serait de les laisser perdre par abandon" La Conférence d'Athènes prône la collaboration de toutes les disciplines dans la recherche de méthodes de conservation. Elle aborde aussi des questions toujours d'actualité, comme l'importance de l'affectation du monument qui doit respecter le caractère de celui-ci¹²

1-5-2 La Charte de Venise, 1964 :

Au mois de mai 1964, 611 participants venus de 42 pays se sont réunis à Venise à l'occasion du deuxième congrès des Architectes et Techniciens des monuments historiques dans le but de réexaminer les principes de la Charte (d'Athènes) afin de les approfondir et d'en élargir la portée dans un nouveau document. Concepts, théories, contexte. La Charte proclame que la restauration est une opération qui doit garder un caractère exceptionnel, elle s'arrête là où commence l'hypothèse, Tout travail de complément reconnu indispensable pour des raisons esthétiques ou techniques relève de la composition architecturale et portera la marque de notre temps. La Charte de Venise réaffirme par ailleurs l'importance de l'entretien des monuments et de leur réaffectation dans la société. Elle impose enfin la conservation du cadre traditionnel comme indissociable de celle du monument.¹³

1-5-3 La charte ICOMOS 1965 :

Depuis sa création en 1965, en tant que association mondiale de professionnels du patrimoine qui se consacre à l'étude, la documentation et à la protection des sites du patrimoine culturel, ICOMOS se consacre à la promotion de l'éthique de la conservation dans toutes ses activités et à augmenter l'appréciation publique du patrimoine mondial dans toutes ses formes et diversité. Conformément à la Charte de Venise (1964) « Il est essentiel que les principes qui doivent présider à la conservation et à la restauration des monuments soient dégagés en commun et formulés sur un plan international, tout en laissant à chaque nation le soin d'en assurer l'application dans le cadre de sa propre culture et de ses traditions. » Les Chartes ICOMOS adoptées par la suite ont respecté cette mission, établissant des directives professionnelles destinées à faire face aux défis de la conservation et encourageant une communication efficace sur l'importance de la conservation du patrimoine au niveau mondial.¹⁴

1-6 Les Conventions : La Convention est un accord écrit entre deux ou plusieurs États qui définissent leurs obligations et leurs droits dans un domaine spécifique dans le but de discuter d'un certain point dans un certain domaine.¹⁵

¹² www.icomos.org/charters/Athene 28/01/2020

¹³ www.icomos.org/charters/venice 28/01/2020

¹⁴ icp.icomos.org/downloads/Charte_ICOMOS_Interpretation_FR_10-04-07.pdf

¹⁵ Convention sur la protection du patrimoine mondial culturel et naturel adoptée par la Conférence générale de l'UNESCO à sa neuvième session

1-6-1 Convention de Paris de 1972 :

La Convention de Paris de 1972 est un instrument international fondé sur l'hypothèse selon laquelle certains sites de la Terre ont une valeur universelle exceptionnelle et, à ce titre, méritent de faire partie du patrimoine commun de l'humanité. Il propose "les mesures scientifiques, administratives, juridiques et financières prises par les États membres pour préserver les monuments, les collections et les sites sur leur territoire".

Cet accord est le résultat de la fusion de deux pistes distinctes : la première, axée sur les menaces pesant sur les sites culturels, et la seconde, axée sur la conservation de la nature.

Il est noté que le patrimoine culturel et naturel est menacé de destruction croissante, non seulement par les causes traditionnelles d'extinction, mais également par l'évolution des conditions sociales et économiques qui aggrave la situation en raison des facteurs les plus destructeurs. Considérant que la disparition ou la disparition de tout élément du patrimoine culturel et naturel constitue un appauvrissement préjudiciable du patrimoine de tous les peuples du monde et que la protection de ce patrimoine au niveau national fait souvent défaut, en raison de l'ampleur des ressources nécessaires à cette protection et du manque de ressources économiques, scientifiques et techniques dans le pays dont il est créé. Rappelant que la Charte constitutive de l'Organisation stipule qu'elle contribue à préserver, à faire avancer et à diffuser le savoir en assurant la sauvegarde et la protection du patrimoine mondial et en recommandant aux États concernés l'adoption de conventions internationales à cette fin.¹⁶

1-6-2 Au niveau national :

Le patrimoine culturel algérien a toujours fait l'objet d'une attention accrue de la part de l'État, depuis l'indépendance du pays à ce jour ; Sur les monuments historiques et les sites dans leurs dispositions qui ne sont pas en conflit avec la souveraineté algérienne.¹⁷

À partir de 1967, une série de textes juridiques définissent la politique de protection et de promotion des monuments et sites historiques et naturels. Le premier de ces textes est le décret n° 67-281 du 20 décembre 1967 relatif aux fouilles et à la protection des sites et monuments historiques et naturels. D'autres textes réglementaires ont été complétés et le contenu de l'ordonnance 67-281 a été défini, notamment :

1-6-2-1- décret n° 81-382

Fait le 26/12/1981 déterminant les compétences de la municipalité et de l'État dans le secteur de la culture. Ce décret traduit une certaine volonté de décentralisation des procédures de classification.

1-6-2-2- Décret exécutif 90-78 :

Publié le 27/02/1990 sur les études d'impact sur l'environnement, la procédure d'analyse d'impact est soumise à tout travail de développement ou structure de développement susceptible d'endommager ou de détériorer le site classé.

Ces décrets sont les principaux textes qui définissent la politique de préservation du patrimoine algérien entre 1962 et 1998.

¹⁶ Bailly Gh.1975, Patrimoine architectural, Pouvoirs locaux et politique de maintenance intégrée, Ed. Delta, Vevey (CH), Paris P. 30

¹⁷ Khalifa Abdel-Rahman, "Aperçu de la législation et des réglementations algériennes, pour la préservation et la mise en valeur du patrimoine de masse", Bulletin législatif sur la protection des sites, des musées et des monuments historiques. Agence nationale pour la protection des sites et monuments historiques, Alger, page 7.

1-6-2-3- Loi n ° 98-04 :

15 juin 1998 sur la protection du patrimoine culturel exprime la volonté de l'État de placer le patrimoine parmi ses préoccupations principales et d'accorder plus d'attention à sa conservation, sa mise en œuvre et sa promotion.¹⁸

Cette loi prévoit la surveillance de catégories distinctes de «biens culturels», notamment :

Les caractéristiques culturelles sont divisées en trois groupes :

- A) monuments historiques ;
- (B) sites archéologiques ;
- C) Les ensembles urbains ou ruraux divisés en ville, la Kasbah et les palais.

1. Biens culturels mobiliers.

2. Biens culturels immatériels.

Cette loi renforce conceptuellement les lois précédentes. Ainsi, le concept de bien culturel évolue d'une définition géométrique contrainte à une réflexion indiquant une dimension urbaine et environnementale. Ouvrir la porte à la vision de la préservation intégrée du patrimoine culturel.

En outre, il recommande la mise en place d'un outil réglementaire pour la gestion, le développement et la protection des zones historiques et archéologiques.

Ainsi, la création de secteurs protégés pour les complexes urbains et ruraux protégés a été dotée d'un outil permanent spécifique pour le maintien et le renforcement des zones de conservation (PPSMVSS).

Cet outil concerne le patrimoine des villages ruraux, la Kasbah, la ville et les palais, éléments essentiels de la formation du patrimoine urbain et rural en Algérie¹⁹

1-7 La Reconversion :

Le patrimoine architectural est considéré comme un héritage légué, prestigieux et une richesse de haute qualité, il inclut des sens et des valeurs sociaux, humains et culturels très précieux, donc sa revalorisation et sa garde en vie est une nécessité de premier degrés. Pour cette raison plusieurs concepts sont utilisés pour désigner ce but ; préservation, conservation, sauvegarde, ainsi plusieurs opérations sont inventées pour atteindre l'objectif de la protection du patrimoine et le garder en vie parmi ces opérations la reconversion .

Viollet-le-Duc dit que « Le meilleur moyen de conserver un édifice, c'est de lui trouver un emploi »

Ainsi la Charte d'Athènes en 1931 a déclaré que « La Conférence recommande de maintenir l'occupation des monuments qui assure la continuité de leur vie en les consacrant toutefois à des affectations qui respectent leur caractère historique ou artistique.»

1-7-1 définition de la reconversion :

La reconversion se différencie de la réutilisation par son intentionnalité et la mise en œuvre qu'elle implique. Elle exprime la volonté consciente et raisonnée de conserver un édifice dont la valeur patrimoniale est reconnue tout en lui redonnant une valeur d'usage qu'il a perdue. Contrairement à la réutilisation, le changement d'usage qui s'opère lors d'une reconversion nécessite l'adaptation du bâti à ce nouvel usage, mais ces transformations s'effectuent dans le respect de l'esprit du lieu et en conservant la mémoire de la fonction originelle. En cela, la reconversion constitue une véritable

¹⁸ JORA no 44, année 1998 Loi sur la protection du patrimoine culturel.

¹⁹ JORA no 60, année 2003 Décret exécutif n ° 03-324 du 5 octobre 2003 définissant les modalités d'élaboration du Plan permanent pour la conservation et le développement des secteurs protégés (PPSMVSS).

démarche de préservation du patrimoine et l'évolution naturelle de tout édifice, n'en déplaie aux plus stricts défenseurs du patrimoine qui tendent à considérer qu'un édifice doit, pour conserver sa valeur patrimoniale, être figé dans sa configuration d'origine. Néanmoins, la reconversion d'un monument historique est un exercice combiné qui associe la restauration des parties protégées et la réinvention de celles qui ne le sont pas.²⁰

1-7-2 les phénomènes qui peuvent aboutir au choix de la reconversion :

1- Le site est choisi pour l'élaboration d'un projet dont le programme est déterminé par un besoin clairement identifié. Le bâtiment doit alors s'adapter à un usage, qui n'est pas forcément en adéquation avec la singularité du lieu.

Exemples : reconversion du château médiéval des Eyzies en musée nationale de la préhistoire, de l'abbaye Saint-Germain à Auxerre en musée d'art et d'histoire, de la filature Motte-Bossut à Roubaix en archives du monde du travail, la Tate Modern Gallery de Londres...

2- La volonté de conserver le bâtiment aboutit à l'élaboration d'un programme.

On cherchera dans un premier temps un usage qui ne nécessite aucune intervention architecturale. Il s'agira alors d'une simple réaffectation du lieu, plus que d'une reconversion.

- L'intérêt est multiple. D'abord financier, puisqu'il n'engage que des frais raisonnables d'aménagement et de maintenance.
 - Historique ensuite, puisqu'il permet la conservation en l'état de vestiges du passé. Citons en exemple les docks de Dunkerque, dont les anciens entrepôts abritent aujourd'hui des expositions, spectacles, festivals, fêtes... Il en va de même pour de nombreux lieux désaffectés : ateliers ouvriers, péniches, hangars... doivent souvent leur survie aux manifestations culturelles et événementielles qui s'y déroulent. Parfois, la recherche d'un nouvel usage aboutira à un programme qui nécessite un projet de reconversion.
 - Cette démarche a l'intérêt de permettre l'élaboration d'un programme en adéquation avec les qualités du bâtiment existant. Toutefois, si la nouvelle affectation du bâtiment ne répond pas à un besoin réel du site, le lieu sera irrémédiablement déserté par ses potentiels usagers. L'élaboration d'un programme comme simple prétexte pour mettre en valeur le bâtiment ne suffit pas
- Exemples :
- La gare d'Orsay en un musée d'art
 - du palais royal en musée du Louvre,
 - du silo à grain d'Akron, dans l'Ohio, en salle de spectacle ...²¹



figure02 : musée du Louvre.



Figure 03 : salle de spectacle.



Figure 04 : la gare d'Orsay.

²⁰ Reconversions. L'architecture industrielle réinventée. Emmanuelle Real. IN SITU 26/2005 p13.

²¹ Stavy architectes – architecture et patrimoine –mémoire de recherche –Mars 2015- page 16.

1-7-3 les conditions de réussite de la reconversion :

- Le programme établi répond à un besoin réel.
- Le projet met en valeur l'existant.
- L'existant met en valeur le projet.²²

1-7-4 Certains cas pour justifier la reconversion d'un lieu.

- ✓ Le nouvel usage est lié à l'évènement historique. Le lieu devient généralement un musée dédié à la période à laquelle le monument fait écho. Ainsi, le wagon de l'armistice devient la pièce maîtresse d'un musée à l'emplacement même où le traité a été signé en 1918, puis en 1940. De même pour la ligne Maginot, ou des collections ont été rassemblées dans le fort de Shoenenbourg, reconverti en musée, tandis que le reste des fortifications ont été conservées en l'état.

Citons enfin « la coupole », gigantesque bunker bâti à Saint Omer dans le Pas-de-Calais par les nazis pour stocker et lancer les missiles V2 qui devaient détruire Londres reconverti en centre d'histoire et de mémoire. Dans cette même volonté de conserver l'aspect originel du bâtiment, la majeure partie des collections a été rassemblée dans un bâtiment neuf à proximité du bunker. La conquête spatiale, qui a largement exploité les dérivés de la technologie des missiles V2, est également à l'honneur.

- ✓ Le nouvel usage permet une remise en valeur de l'architecture du lieu de mémoire. Ainsi, l'aménagement de la place de la Bastille prend en compte le tracé de l'ancienne forteresse, marqué par le dessin des pavés au sol, tandis que la création des stations de métro a permis de redécouvrir les fondations de la prison disparue.

A ces indications doivent s'ajouter les conseils architecturaux énoncés dans le cas de la réhabilitation.²³

2. Le patrimoine industriel

On comprend bien qu'à leurs apparitions, les gares ne sont pas seulement des bâtiments techniques purement fonctionnels, mais sont le reflet d'un phénomène de société nouveau. Ceci pose d'ailleurs une véritable question : « A quoi pouvait bien ressembler une gare lorsque aucun programme de cette nature n'avait été proposé aux constructeurs ? A un embarcadère de port pensaient les ingénieurs. A un arc de triomphe suggéraient les architectes. » La construction des gares a donc été, à l'image de la révolution industrielle, l'occasion d'expérimenter de nouveau type de construction. C'est l'apparition de la fonte et du fer, ainsi que des grandes charpentes métalliques vitrées. La pierre, qui était jusqu'ici légion dans la construction, est reléguée au rang de décors (ce qui garde tout de même une grande importance dans l'architecture parisienne, par exemple).²⁴

- D'après le dictionnaire le patrimoine industriel : c'est l'ensemble des bâtiments et outils de production hors service ayant un intérêt culturel et technique particulier. Le patrimoine industriel regroupe un ensemble de biens matériels et immatériels qui font partie de l'histoire des industries, des entreprises et du monde du travail. Le patrimoine industriel est constitué des éléments suivants : les bâtiments, les objets, les archives, les savoirs, l'histoire d'entreprise et l'histoire ouvrière. L'histoire ouvrière par exemple, nous parle de ces gens à travers leurs conditions de travail et leurs luttes syndicales et politiques. L'histoire des travailleurs nous renseigne non seulement sur l'ensemble des changements ayant contribué à l'édification de notre société moderne, mais également sur la capacité d'adaptation et de réaction de l'homme face à la machine et aux lois du marché.²⁵

²² Stavy architectes – architecture et patrimoine – mémoire de recherche – Mars 2015- page 17.

²³ Stavy architectes – architecture et patrimoine – mémoire de recherche – Mars 2015- page 17

²⁴ Philippe Bonhôte, la Scénarisation des gares ferroviaires, mémoire de thèse P16.

²⁵ <http://www.aqpi.qc.ca/le-patrimoine-industriel.html> 28/01/2020.

2.1 Naissance du patrimoine industriel :

Le patrimoine dit industriel quant à lui, est un type de patrimoine, qui a commencé à être reconnu - et donc défini – outre-manche. En 1963, Kenneth Hudson publie *Industrial Archaeology*, premier ouvrage évoquant l'archéologie industrielle en Angleterre. Dans la foulée sont créés l'Industrial Monument Survey (en collaboration avec le Council for British Archaeology) puis en 1964 le *Journal of Industrial Archaeology*. La première définition du patrimoine industriel est proposée en 1972 par Arthur Raistrick dans son ouvrage *Industrial Archeology, An historical survey* ²⁶

« Un monument industriel est un bâtiment ou toute autre construction de la période de la Révolution Industrielle, qui, seul ou associé à des machines ou plans d'origine, illustre le début et le développement de procédés techniques et industriels, incluant des moyens de communication »

La reconnaissance de ce patrimoine s'exprime également en Allemagne, ou encore aux Etats Unis à la même période (l'année 1969 voit la création de « l'Historic American Engineering Record » à l'initiative du Service des Parcs Nationaux, de la Société Américaine d'ingénieurs civils et de la Librairie du Congrès afin de documenter les sites et bâtiments liés à l'industrie.

Ainsi, jusqu'au début des années 1970, le patrimoine industriel est peu reconnu, et ne relève que d'initiatives nationales isolées.

En France, la reconnaissance de ce patrimoine est plus tardive, et va s'accélérer après la crise industrielle de 1973.²⁷

2.2 Le patrimoine ferroviaire :

Le patrimoine ferroviaire, branche du patrimoine industriel, est le nouveau venu dans le champs du patrimoine culturel, il se définit comme « notion qui englobe tout élément concret ou abstrait se rapportant au génie ferroviaire, à savoir : archives, véhicules, objets techniques, bâtiments, rails, sites et paysages ; qui ont marqué l'histoire économique, technique, émotionnelle et sociale d'une région, et dont la sauvegarde est la mise en valeur rendent hommage et facilitent la compréhension de l'évolution du monde des trains » .

Il concerne un large éventail de biens, matériels et immatériels, se rapportant au secteur des chemins de fer dont nous citons à titre non exhaustif : les structures et infrastructures de transport (les gares, ouvrages d'art, voies), les ateliers avec installations et machines, le parc roulant (locomotives, wagons...), les centre de production d'énergie, les entrepôts, les lieux d'activités sociales en rapport avec les chemins de fer (cités cheminots, lieux de culte et d'éducation,...), les archives, l'organisation du travail,...etc. Dans le cadre de ce travail, nous nous limitons au patrimoine ferroviaire bâti représenté par les voies, les gares, les ateliers de maintenance et les ouvrages d'art relevant de la période de la XIXe et première moitié du XXe siècle.²⁸

3- Les gares : L'origine du mot gare vient de garer se mettre à l'abri .il appartenait jadis à la terminologie fluviale désignant bien avant la création des chemins de fer, les emplacements ou, sur les rivières et les canaux, on garait les bateaux lors des crues²⁹

3-1 Définition de la gare ferroviaire :

- Une gare ferroviaire est le lieu d'arrêt des trains. Une gare comprend diverses installations qui ont une double fonction : permettre la montée ou la descente des voyageurs, ou le chargement et le

²⁶ Cité dans Cartier Claudine, *l'héritage industriel, un patrimoine, patrimoines référence*, CRDP Franche-Comté, Besançon ; 2002

²⁷ «an industrial monument is any building or other fixed structure, especially of the period of the Industrial Revolution, which either alone or associated with primary plant or equipment, illustrates the beginning and development of industrial and technical processes, including means of communication”).

²⁸ Anonyme, cité dans « Réhabilitation d'une friche industrielle. Les ateliers SNTF du Hamma », mémoire de fin d'étude d'architecte, présenté par Da Mohamed Lamine Bondyr et al. Université Tizi Ouzou, 2010. p. 14.

²⁹ Ragon, Michel .*l'architecture des gares* .paris : Denoël, 1984.p108.

déchargement des marchandises et pour certaines d'entre elles, assurer des fonctions de sécurité dans la circulation des trains.³⁰

3-2 -Histoire des gares ferroviaire :

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

À l'origine de la création des chemins de fer, les premières gares furent appelées « embarcadères » (lieu d'embarquement) par analogie avec la voie d'eau, ou parfois « débarcadères ». Le terme « gare », venu de la voie fluviale, désignait sur les lignes à voie unique, les points dotés d'une voie d'évitement (de garage) destinée à permettre le croisement des trains.³¹

3.3 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 variables : Les gares peu importantes, qui constituent un simple point d'arrêt, souvent sans personnel permanent, sont appelées « haltes » ou « points d'arrêt ». Et Les gares principales situées dans les grandes villes sont des lieux d'échange entre le mode ferroviaire et les divers modes de transport urbains (bus, tramway, métro) ; on les appelle alors pôles d'échanges. Elles voient passer quotidiennement un nombre considérable de personnes, tant voyageurs que chalands venant fréquenter les nombreux commerces qui s'y sont souvent installés. Dans certains pays, elles sont gérées par des sociétés distinctes, souvent filiales, des entreprises ferroviaires. C'est le cas, par exemple en Italie de la société Grandi Stazioni, filiale des Ferrovie dello Stato, qui a récemment réaménagé et modernisé la gare Termini de Rome, en en faisant un véritable centre commercial. Ces gares sont souvent des monuments, parfois classés, de l'architecture du XIXe siècle.

Un renouveau dans l'architecture des gares est intervenu avec la construction des lignes nouvelles comme notamment en France la gare de Lyon-Saint-Exupéry TGV dessinée par l'architecte catalan Santiago Calatrava.³²

4 - La Culture

4-1 définition de la culture :

un concept très difficile à appréhender et à cerner et cela est dû à l'intérêt porté à ce concept depuis toujours. Les définitions sont innombrables ce qui laisse le chercheur un peu perplexe.

- **l'UNESCO (1982) :** « la culture, dans son sens le plus large, est considérée comme l'ensemble des traits distinctifs, spirituels et matériels, intellectuelles et affectifs, qui

³⁰ <http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/GARE%20FERROVIAIRE/fr-fr/28/01/2020>.

³¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_des_chemins_de_fer_alg%C3%A9riens#mw-head 30/10/2020.

³² <http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/GARE%20FERROVIAIRE/fr-fr/30/01/2020>.

caractérisent une société ou un individu. Subordonnée à la nature, elle englobe, outre l'environnement, les arts et les lettres, les modes de vie, les droits fondamentaux de l'être humain, les systèmes de valeurs, les traditions, les croyances et les sciences».³³

- **selon Edward Burnet Tylor (philosophe anglais)** : «ensemble complexe qui englobe les connaissances, les arts la morale, les lois, les coutumes, et tout autre capacité et habitude acquise par l'homme en tant que membre d'une société»³⁴

- **selon Malek Ben Nabi (philosophe algérien)** : «La culture a un effet cumulatif et il est temps de proposer un nouveau concept celui d'accumulation culturelle existe non seulement par ce qu'elle est fondée sur un héritage transmissible et effectivement ou partiellement transmis. Mais encore, par ce que comme en économie, elle a un effet entraînant à partir du moment où il existe un système culturel, celui-ci mis en brante suscite échange, commerce, émulation, productivité et inventivité»

« La culture est une ambiance, un milieu où chaque détail est l'indice d'une société qui marche vers le même destin, ce n'est pas une séance particulière réserve a une classe ou une catégorie d'âge de gens mais une doctrine du comportement général d'un peuple dans tout sa diversité, et tout gamme social »

«Synthèse d'habitudes, de talents, de traditions, de goûts, de comportements et d'émotions qui donnent un visage a une civilisation : la culture est une ambiance, un milieu où chaque détail est l'indice d'une sociale qui marches vers un même destin»

On peut dire que la culture est un enchaînement de comportement qui aboutit à des évolutions orientées, ces évolutions sont les finalités fonctionnelles de la culture.³⁵

4-2- Définition d'un équipement culturel :

Un équipement culturel « est une institution , étatique à but non locatif , elle met une relation les œuvres de création avec le public, afin de favoriser la conservation de patrimoine , la création et la formation artistiques et plus généralement , la diffusion des œuvres de l'art et de l'esprit, dans un bâtiment ou un ensemble de bâtiments spécialement adaptés à ces missions »Claud Mouillard « concevoir un équipement culturel» .les équipements culturels sont au croisement des pôles du système culturel.³⁶

4-3- Types des équipements culturels :

4-3-1- Un palais de culture : C'est un vaste édifice abritant des activités de grande ampleur des associations et des services. Il est destiné à abriter les journées, les salons internationaux et les manifestations culturelles à grande ampleur. Dans la politique du pays il doit être obligatoirement dans la culture du pays 500000 ou 1 million d'habitants.

4-3-2- Un complexe culturel : C'est un établissement concurrent à une même activité de structure culturelle et se présente sous forme d'une cité multifonctionnelle dont l'activité est à vocation culturelle. Dans la politique national «un complexe culturel régional doit être conçu à l'instant de théâtre régional. »

4-3-3- Une maison de culture : C'est un établissement géré par l'état et une municipalité chargée de rendre accessible à la société le plus grand nombre d'ouvrés capitales des patinoires culturelle. Elle est obligatoirement dans une ville de capacité de 10000 habitants elle peut même être de capacité régionale.

³³ Définition de l'UNESCO de la culture de la conférence mondiale sur les politiques culturelles mexico City 26 juillet-06 août 1982

³⁴ Tylor, Edward « primitive culture » 1871 dans C.VERDURE <http://fr.wikipedia.org/wiki/culture28/01/2020>.

³⁵ Razime dallel : parc culturel à Constantine. Mémoire de maitrise.IAUC.source" la culture en question "WADI BOUZAR ed SNED 1982

³⁶ Claude Mouillard

4-3-4- Un centre culturel : C'est un organisme consacré à un ensemble d'activités servir la société. C'est le lieu où se trouvent des organismes spécialisés dans la lecture autogérée qui avec les moyens minimum matériels et techniques. Dans la politique nationale : un centre culturel est obligatoire dans chaque commune et chaque arrondissement³⁷

4-4- Le champ culturel :

L'approche conceptuelle de la culture revêt diverses significations, sa composition en de nombreux segments empêche la délimitation précise de son champ qui demeure le champ d'observation préalable à toute recherche sur la culture ; la difficulté d'établir un consensus sur le contenu culturel tient pour raison la conception spécifique que chaque pays met en œuvre à travers des approches où se mêlent souvent des points de vue esthétiques, ethnologiques, économiques, sociaux ou politiques.

- Ce champ culturel se traduit généralement par des activités qui se référant aux différents modes d'expressions artistiques et culturelles, elles concernent généralement les domaines du patrimoine architectural, des arts plastiques, du livre et de la lecture, du spectacle vivant (théâtre, musique, danse) ..., et s'élargissent également sur des activités situés dans d'autres secteurs comme l'artisanat ainsi que le dictent certains pays.

4-4-1 Le Cadre De L'UNESCO : Vu l'hétérogénéité qu'on remarque dans le recensement des activités culturelles, une démarche pragmatique incite à se référer à la définition du cadre conceptuel indiqué par l'UNESCO et qui propose une délimitation du champ culturel en y regroupant neuf domaines :

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1)- Le patrimoine culturel | 2)-Imprimés et Littérature |
| 3)- Musique | 4)-Arts D'exécution et D'interprétation |
| 5)- Medias Audio | 6)-Medias audiovisuels |
| 7)-Activités Socioculturelles | 8)- Sports et Jeux |
- 9)- Environnement et Nature. Cette catégorisation a été pratiquement approuvée par la plupart et constitue le noyau commun opérationnel dans de nombreux pays.³⁸

4-4-2 Autres Cadres Internationaux :

Le cadre de l'UNESCO a également été le protocole sur lequel l'Eurostat a délimité un champ culturel commun au niveau de l'union européenne, basé sur les données des États membres, on y dénote quelque niveaux de similitude et d'hétérogénéité par rapport au recensement de l'UNESCO ou de quelques pays, dont l'Angleterre et cela dans l'exclusion des domaines tels que le sport, le tourisme, la religion, l'environnement...

Les huit domaines culturels faisant consensus d'après L'Eurostat sont :

- | | |
|--|---|
| 1)-le patrimoine artistique et monumental. | 2)- les archives, |
| 3)- les bibliothèques, | 4)-le livre et la presse, |
| 5)- les arts plastiques, | 6)-l'architecture, |
| 7)-les arts du spectacle, | 8)- l'audiovisuel et le multimédia. ³⁹ |

³⁷ Les équipements culturels et la pratique culturelle dans la ville Québécoise, Brigitte Ricard et Rosaire Garon, loisir et société, juillet 2013, p348.

³⁸ D'après le Cadre de Statistiques culturelles CSC de l'UNESCO.

³⁹ Organisme de la statistique dans l'union européenne.

5-Le loisir

5-1 Définition de loisir :

D'après le Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement, les « **loisirs** » sont les activités menées pendant le temps dont on dispose librement. Cette définition, simple en apparence, entraîne de nombreuses questions. D'une part, si en première approximation, le temps libre s'oppose au temps du travail, il ne constitue pas le complément de nombreuses activités non professionnelles qui s'imposent physiologiquement ou socialement.

Selon dictionnaire Larousse : loisir c'est le Temps libre dont on dispose en dehors des occupations imposées, obligatoires, et qu'on peut utiliser à son gré : Profiter de ses loisirs pour se cultiver.

Selon Joffre Dumazedier (1962) sociologue spécialisé dans la pratique de loisirs " Le loisir se définit comme un ensemble d'occupations auxquelles l'individu peut s'adonner de son plein gré pour se reposer, se divertir, développer son information, sa participation sociale volontaire après s'être déchargé des obligations professionnelles, familiales, et sociales. Il en ressort trois fonctions :

5-2 Les fonctions majeures des loisirs : (selon Joffre Dumazedier) :

- 1- délassement, temps de récupération de la force de travail, temps pour combattre la fatigue.
- 2- divertissement, pour se délivrer de l'ennui du travail répétitif ;
- 3- développement, participation active et libre à la culture.⁴⁰

Ces trois fonctions du loisir sont bien définies ci-après :

1/Premièrement, Délassement, dérive, du divertissement. En ce sens, le loisir est réparateur de la détérioration physique ou nerveuse provoquées par les tensions qui résultent des obligations quotidiennes et particulièrement du travail.

Malgré l'allègement des tâches physiques, il est sûr que le rythme de la production, la longueur des trajets du lieu de travail au lieu de résidence, dans les grandes villes, accroissent le besoin de repos, de silence, de farniente, de petites occupations sans but.

2/La seconde fonction est celle du Divertissement. Si la fonction précédente dérive surtout de la figure, celle-ci provient surtout de l'ennui. On a insisté sur l'effet néfaste de la monotonie des tâches parcellaires sur la personnalité du travailleur. Il en résulte un besoin de rupture avec l'univers quotidien. Cette rupture peut se traduire par des infractions aux règles juridiques et morales dans tous les domaines ou au contraire, être un facteur d'équilibre, un moyen de supporter les disciplines et les contraintes nécessaires à la vie sociale.

3/enfin la fonction de Développement de la personnalité. Elle dérive des autocratismes de la pensée et de l'action quotidienne. Elle offre à la vie des groupements récréatifs, culturels et sociaux.

Elle peut créer des formes nouvelles d'apprentissage volontaire tout au long de la vie. Elle peut susciter chez l'individu, liberté des obligations professionnelles, des disciplines librement choisies en vue de l'épanouissement complet dans un style de vie personnel et social. Ces trois facteurs sont

⁴⁰ https://www.memoireonline.com/03/19/10675/m_Amenagement-d-un-parc-de-loisirs-dans-la-ville-de-Brazzaville-Cas-de-la-reserve-forestiere-de-la9.html 02/02/2020.

étroitement liés l'un à l'autre. Ils existent à des degrés variables dans toutes les situations pour les êtres.

Le loisir est un ensemble d'occupations auxquelles l'individu peut s'adonner de plein gré, soit pour se reposer, soit pour se divertir, soit pour développer son information, sa participation sociale volontaire ou sa libre capacité créatrice, après s'être dégagé de ses obligations proportionnelles, familiales et sociales. Les loisirs ne représentent qu'une utilisation parmi d'autres du temps libre. Ils ne peuvent non plus être réduits aux activités de récréation. Le sociologue Joffre Dumazedier a montré que le loisir impliquait libre choix, désintéressement, plaisir et individualisation.⁴¹

5-3 Le loisir culturel : c'est l'ensemble des activités pratiquées librement, par plaisir, et qui favorisent le développement, la formation et la créativité soit dans le domaine des arts de la scène, de la communication, de l'expression ou de l'appréciation des œuvres.

Quelques exemples de ces activités sont : Les métiers d'art, les arts plastiques, la musique, le cirque, le cinéma, la photographie, le loisir littéraire, les jeux intellectuels tels que les échecs, le loisir de collection et, finalement, le loisir patrimonial (généalogie, etc.) Fondamentalement, le loisir culturel correspond au loisir, plus largement, en ce qui a trait aux fonctions que lui attribue Dumazedier ; soit qu'il s'agisse d'activités exercées dans des buts de délasserment, de développement et de divertissement (1962).⁴²

Conclusion :

Dans ce chapitre, nous avons essayé de connaître la notion du patrimoine en générale, et connaître ses différents mérites, ainsi que le patrimoine ferroviaire qui représente l'un de patrimoine industriel. On a parlé aussi de la reconversion par la reconnaissance de ce qu'il faut savoir avant chaque intervention, en finissant par quelques concepts importants pour notre thème de recherche ; la culture et les équipements culturels ainsi le loisir et ses principaux fonctions.

⁴¹ Joffre Dumazedier, Vers une civilisation du loisir, Revue française de sociologie 1962, p488.

⁴² Les publications du Conseil québécois du loisir (CQL) 2011, p.4

CHAPITRE II : Genèse et évolution historique de la gare, relevé, description et état de conservation

-Introduction :

De sa position stratégique et charnière de Biskra par rapport aux différentes régions entre le nord et le sud, la ville a été le lieu de plusieurs événements historiques qui ont enrichi son parcours à travers l'histoire, nous nous limitons à certains époque marquantes de la vie fluorescente de la ville.

1- Aperçu Historique de Biskra :

Biskra est la capitale des Monts du Zab (Ziban). Elle est surnommée la reine des Ziban (Arrous-ezzibane en arabe) et la porte du désert, que la Palmeraie couvre une vaste surface de la ville. La ville de Biskra a connu une influence de plusieurs civilisations comme (romaine, musulmane, Turque et coloniale française) La wilaya de Biskra est située au sud - est de l'Algérie. Elle occupe une zone stratégique entre le nord et le sud de l'Algérie aux « portes du Sahara ». Elle est classée comme Wilaya du sud. Située au nord du Sahara, au pied du massif de l'Aurès et des monts du Zab (Zibans), Biskra est surnommée la «reine des Ziban » (Arrous-ezzibane en arabe), «porte du désert » Plusieurs civilisations sont passées par le pays du Ziban dès l'antiquité romaine, musulmane, turc, coloniale, et qui ont laissé leurs traces dans cette ville.¹

2-situation de la ville de Biskra :

La wilaya de Biskra est située au sud - est de l'Algérie. Elle s'étend sur une superficie de 21 509,80 km². Avec une altitude de 112 m au niveau de la mer. Ce qui fait d'elle une des villes les plus basses d'Algérie. Le Chef-lieu de la wilaya est situé à 400 km au Sud-est de la capitale, Alger.

Elle est limitée :

- **Au nord** par la wilaya de **BATNA**, - **Au nord-ouest** par la wilaya de **M'SILA**, - **Au nord-est** par la wilaya de **KHENCHELA**, - **Au sud-ouest** par la wilaya de **DJELFA**, - **Au sud** par la wilaya **d'EL OUED**.²

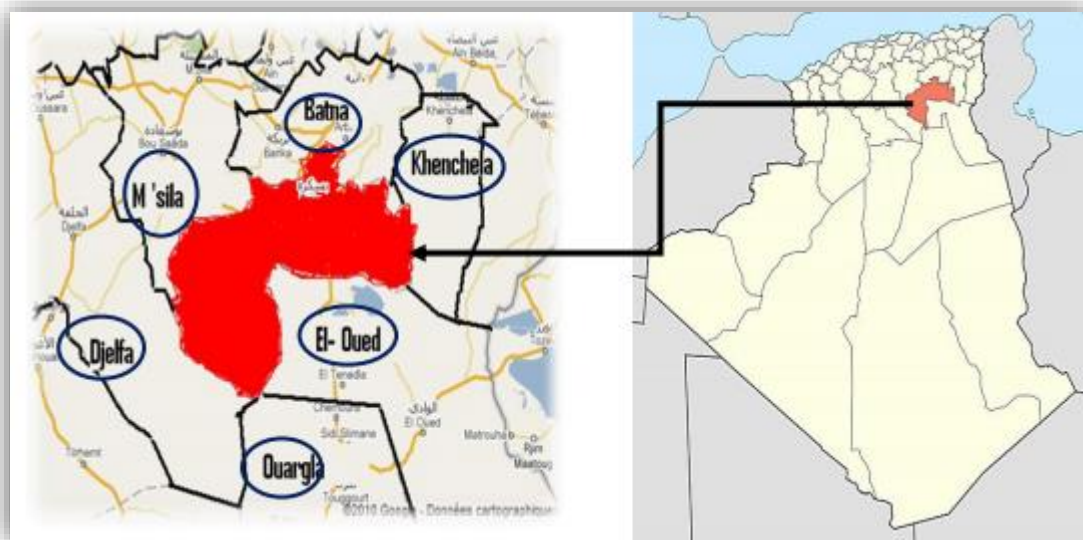


Figure 5 : la carte administrative de wilaya de Biskra et les wilayas environnantes.

figure6 : la carte de l'Algérie.

Source : wilaya Biskra.dz

¹ le site officiel de wilaya de Biskra. Wilaya Biskra.dz 28/12/2019.

² le site officiel de wilaya de Biskra. Wilaya Biskra.dz 28/12/2019.

3- les importantes périodes de Biskra à travers le temps :

La ville de Biskra a connu une influence de plusieurs civilisations, elle a joué à travers les différentes époques de son existence un rôle de lieu de rencontre et d'échange entre le Nord, le Sud, l'Est et l'Ouest.

3-1- Epoque romaine (3000 avant J.C) :

La ville de Biskra connut de nombreuses guerres très violentes au cours de la colonisation Romaine, notamment la grande guerre de résistance dirigée par le chef Berbère Takfarinas. Suivi par son successeur le grand guerrier militaire Youghorta qui résista à l'armée romaine.³

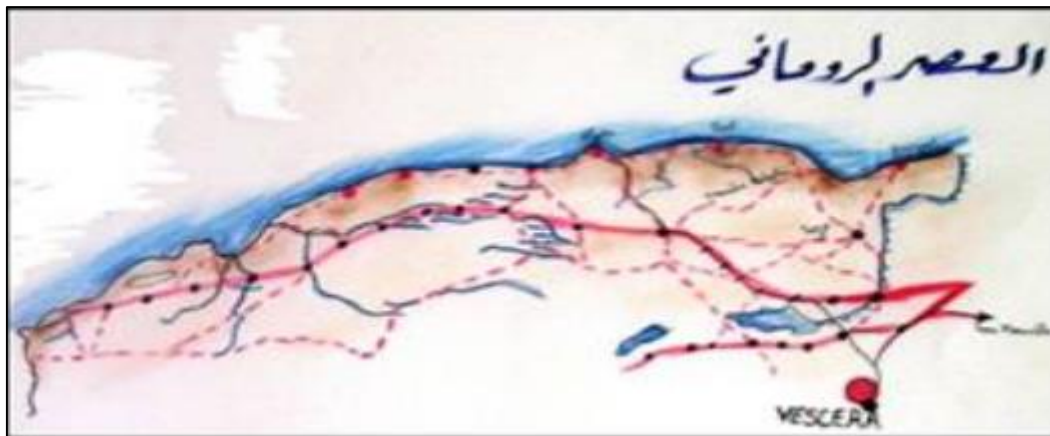


Figure 7 : la carte géographique de Biskra. La période Romaine.
Source : Feliachi Fouad

3-2 Période islamique (Au XIVème siècle après J.C) :

Les Hafside arrivèrent en Tunisie puis en Algérie. Biskra devient un pôle très important pour les Hafsides de Tunisie ou elle resta sous leur monarchie et direction pour une longue période puis sous l'autorité des Mérinides de Fès et banni Abd-Elouadi et les Znatiyin de Tlemcen⁴



Figure 8 : la carte géographique de Biskra de période islamique.
Source : Feliachi Fouad.

³Fouad feliachi, Biskra de mon enfance. Edition 999 .21/12/2018 page 44

⁴ Fouad feliachi Biskra de mon enfance .Edition 999 .21/12/2018 page 46

3-3-Période ottomane(1514):

En 1541, la conquête de la ville par les turques commença, sous la direction du Hocine Agha qui défendit la ville d'Alger à l'époque et fit sortir les forces de Charles Comte de cette dernière. Deux phases marquent cette période.⁵



Figure 9 et 10 : la carte géographique de Biskra. 1ère et 2ème époque ottomane.
Source : Feliachi Fouad.

3-4-Période de la colonisation (1844- 1962) :

L'évolution de la ville de Biskra pendant la période coloniale est passée par trois phases en tant que évolution d'urbanisme :

3-4-1- Phase I (1844-1865) : En 1844, Biskra tombe aux mains des militaires français. Ils s'installèrent à l'emplacement de l'ancien Fort Turc au Nord, et à l'extérieur de la palmeraie qu'ils peuvent contrôler grâce à la maîtrise de la distribution de l'eau. Ce fut la création du Fort Saint Germain. Quelques années autochtones. Le marché constituait le seul point de rencontre entre les communautés locales et européennes

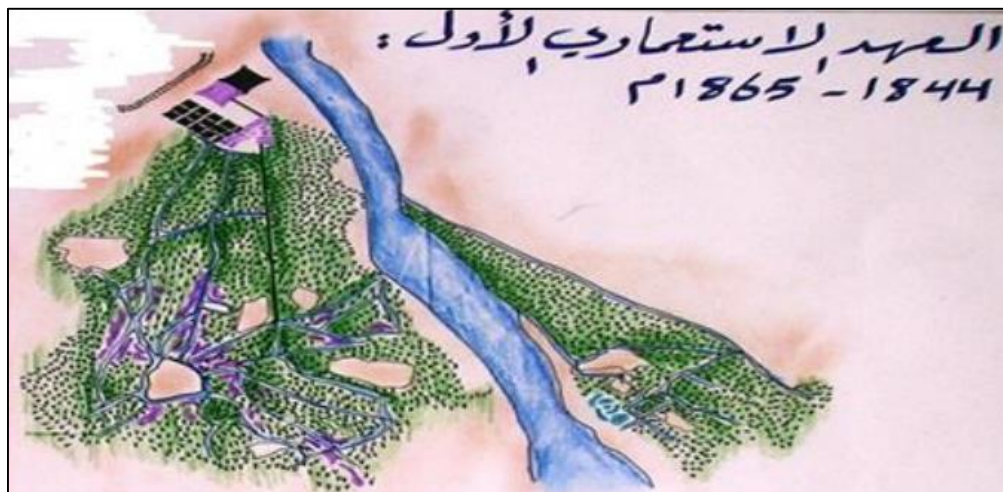


Figure11 : la carte géographique de Biskra, premier époque colonial.
Source : Feliachi Fouad

⁵ Fouad feliachi, Biskra de mon enfance. Edition 999 21/12/2018 page 50.

3-4-2-Phase II (1865-1932) : Cette phase a été caractérisée par des expansions du damier colonial *L'apparition de quartier de la gare du nord, a comblé le vide qui existe entre la gare et la division damier coloniale même régulateur.



Figure 12 : la carte géographique de Biskra, deuxième époque colonial.
Source: Feliachi Fouad.

3-4-3- Phase III (1932-1962):

- Des extensions importantes ont eu lieu longeant les axes amorcés aux périodes précédentes : La route de Touggourt (Hakim Saadane), Salah Bey et l'actuel Emir Abd El Kader.
- création des quartiers Z'mala (Quartier Nègre), Lotissement Farhat, Chatounet, extension spectaculaire du quartier Star Melouk.
- amorce d'El Alia Nord et des quartiers Rivière Nord et Sud.⁶



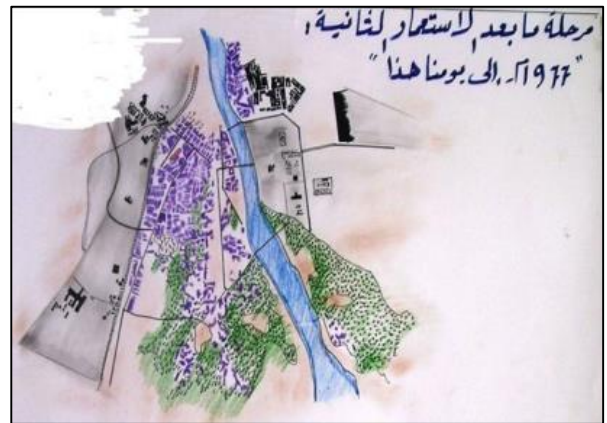
Figure 13 : la carte géographique de Biskra 3eme époque colonial.
Source : Feliachi Farid.

3-5- La période de l'Indépendance (1962 -jusqu'à ce jour):

- Après le départ des colonisateurs, logeant la population de la ville dans leurs maisons :
 - Cette phase est caractérisée par l'absence des régimes et les plans de la croissance urbaine holistique orienté.
 - La ville a été l'expansion de la longueur de chemin de fer et qui a été considéré comme un obstacle à la croissance urbaine et il était une croissance linéaire.
 - Biskra connut rapidement depuis la division administrative (1979 arrangement de centre administratif).⁷

⁶ Fouad feliachi, Biskra de mon enfance. Edition 999 21/12/2018 page 52

⁷ Fouad feliachi, Biskra de mon enfance. Edition 999 21/12/2018 page 62



Figures 14 et 15 : les cartes géographiques de Biskra ,1ère et 2ème période, après l'indépendance.
Source : Feliachi Fouad.

4-La cité européenne (le damier colonial) :

Le tissu colonial est fortement géométrisé, il obéit à une trame orthogonale en damier. Le choix d'une structure urbaine en damier exprime une volonté de dominance vis à vis des modèles autochtones.

Le marché, installé au centre de Ras el Maa, constitue le seul point de rencontre entre les communautés locales et européennes. Morphologiquement, le damier colonial est constitué d'un ensemble d'îlots disposés suivant une trame en échiquier dans la direction des remparts du Fort Saint Germain. En fait, la trame du damier naît au sud du marché sans pour autant se soucier de l'implantation existante que constitue Ras el Maa.

Les îlots sont carrés, rigoureusement identiques d'environ 40 mètres de côté, et s'étendent sur deux bandes jusqu'à la limite du Cercle militaire. Au-delà de la limite Ouest de ce Cercle, les îlots vont être redimensionnés (environ 25 sur 30 mètres) de manière à estomper la perturbation introduite par la place du marché. Une troisième vague d'implantation vient compléter le damier. Elle prend la forme d'une trame de 5 rangées de 5 îlots identiques aux précédents disposés dans l'axe du fort. Le damier colonial est séparé du fort par un jardin public, l'actuel Jardin 5 juillet.

-La Rue Berthe l'actuelle rue de la République- se dessine, séparant le jardin et le damier.

Cet axe a une vocation institutionnelle, touristique et commerciale.

L'articulation de la ville coloniale et des implantations autochtones (Biskra Laouta) se fait par un axe nord /sud -la route de Touggourt- l'actuelle avenue Hakim Saâdane. ⁸

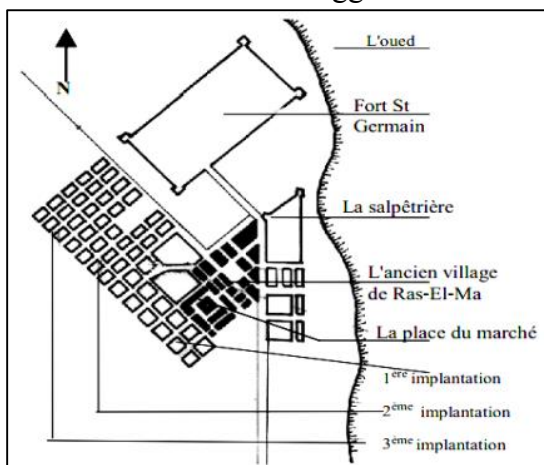


Figure 16 : le damier colonial à Biskra.

Figure 17: Carte géographique du damier colonial Biskra.

Source : Sriti.L, Belakehal. A, Boussora. Saouli. A.Z, 2002

⁸ Sritia.L, Belakehal A.Z, Boussora.K, Saouli .Le damier colonial de Biskra ou l'histoire Courrier du Savoir, Biskra, Département d'Architecture, Université Mohamed Khider, BP. 145, Biskra, Algérie, Juin 2002.

5-le style colonial :

La colonisation française a adopté trois styles architecturaux en Algérie de 1830 à 1962 :

√ Style néo-classique(ou style vainqueur) 1830-1900.

√ Style néo- mauresque (protecteur) 1900-1950.

√Style moderne depuis 1950 jusqu'à l'indépendance.⁹

5.1-Quelques exemples de style colonial dans le damier colonial :

Il existe beaucoup des bâtiments, des hôtels, et demeures coloniales dans le damier colonial comme l'hôtel de Sahara, Terminus, et hôtel Royale, hôtel de ville, l'église Saint Bruno, le café glacier, la gare ferroviaire, la banque BNA ...



Figure 18: hotel royal



figure 19 : la gare ferroviare
Source : www.ebay.fr28/12/2019.



figure 20: le café glacier



Figure 21 : banque BNA



figure 22 : hôtel Sahara
Source : www.ebay.fr28/12/2019.



figure 23 : église st Bruno

⁹ Aleth Picard, Architecture et urbanisme en Algérie .d'une rive à l'autre (1830-1962) p 121-p126

6-Analyse de site la gare ferroviaire :

6-1-présentation de site :

La ville de Biskra représente un point de passage essentiel des biens et des personnes sur la ligne El-Ghourzi/Touggourt d'une longueur de 420 km reliant le Nord au Sud du pays

C'est l'un des éléments les plus importants du quartier colonial du bout de la rue, Une fois que vous entrez a la ville par le côté est, il peut être vu de loin, ce qui suggère que la rue est une impasse, et c'est ce qui a participé à son statut en plus le design extérieur et intérieur, ce qui le rend elle unique.

La révolution industrielle de Biskra a culminé avec la construction de la gare, en créant un large mouvement et la reliant aux villes du nord et du sud. De là, la prospérité de Biskra a commencé pendant la période coloniale.

Mais Actuellement, la gare se caractérise par un rôle limité et une stagnation de son efficacité, car son rôle se limite à recevoir un nombre limité de passagers et de marchandises.



Figure 24 : vue extérieure la gare voyageur Biskra.
Source : l'auteur2020.



Figure 25 : vue la gare de Biskra.
Source : l'auteur 2020.

6-2-situation de la gare ferroviaire de Biskra :

La gare ferroviaire se trouve au centre de la ville de Biskra, dans le Boulevard Saouli Cherif, près de jardin 5 Juillet 1962.



Figure 26 : perspective extérieure bâtiment voyageur
Source : l'auteur2020.

La gare ferroviaire de Biskra

Jardin 5 juillet 1962

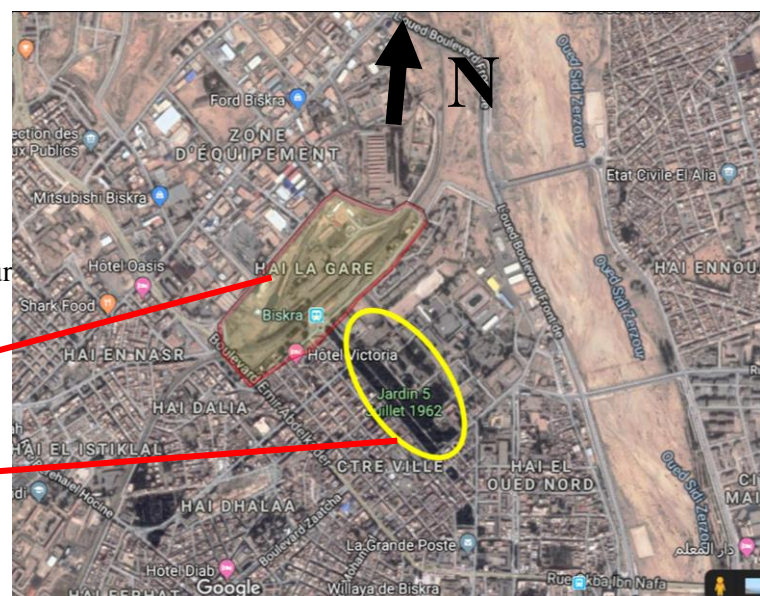


Figure 27 : Vue aérienne sur la ville de Biskra.
Source : Google earth 2020.

6-3-Les composantes principales de la gare ferroviaire :

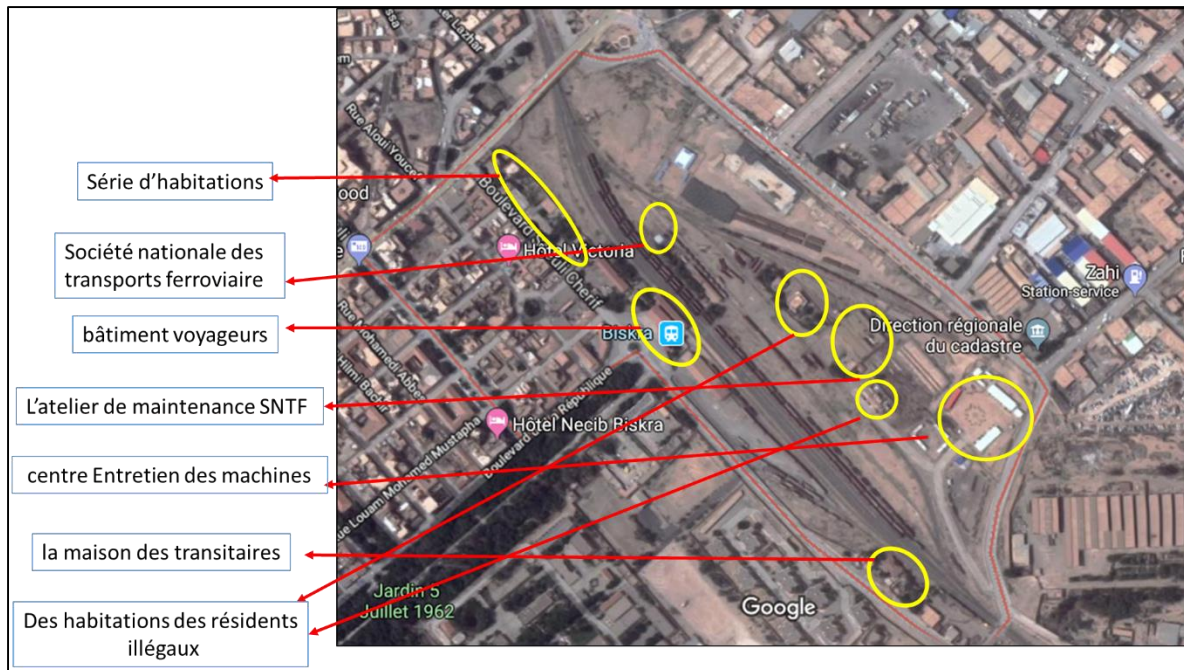


Figure 28 : Vue aérienne sur la ville de Biskra montre les composantes principales de la gare ferroviaire.
Source : Google earth 2020.

A travers l'image ci-dessus, on remarque que le terrain se compose de plusieurs bâtiments principaux et des annexes secondaires. Parmi ses bâtiments sont :

- Le bâtiment des voyageurs BV de la gare ferroviaire de Biskra est construit en 1888. est le composant principale de la gare qui représente la façade principale de la gare.
- L'atelier de maintenance de la gare ferroviaire de Biskra est construit en 1888. est un symbole du patrimoine ferroviaire et industriel de la ville de Biskra et de l'Algérie en général se situe a l'intérieure de la gare.
- La maison des transitaires est construite en 1910 conçus pour l'hébergement des fonctionnaires de chemin de fer pendant l'exercice de leur fonction.
- La société nationale du transport ferroviaire est construite en 2015.
- Centre d'entretien des machines ou les travaux n'ont pas encore terminé.
- Des habitations dispersées dans le terrain construit en période.

6-4-Importance du transport ferroviaire dans l'esprit des citoyens Biskris :

Le train à Biskra a une grande importance, semblable à d'autres moyens de transport, aérien ou terrestre, où il est devenu une identité indépendante et fait partie intégrante de l'histoire de la population de Biskra en général et du quartier d'Al-Mahata en particulier , donc c'est :

- le seul moyen de transport populaire à petit prix.
- Les citoyens utilisent plus le chemin de fer comme moyen de transport sécurisé et dans toute direction souhaitée.
- Dans l'esprit des citoyens ; prendre le train et devenu plus un acte culturel qutulitaire
- Un moyen d'échange et de rencontre au fil de parcours.
- Le train est un moyen d'apport de nourriture et marchandise.
- reprendre le mémoire collectif des citoyens.
- Fournir de la main-d'œuvre, même si ce n'est qu'à un faible pourcentage.

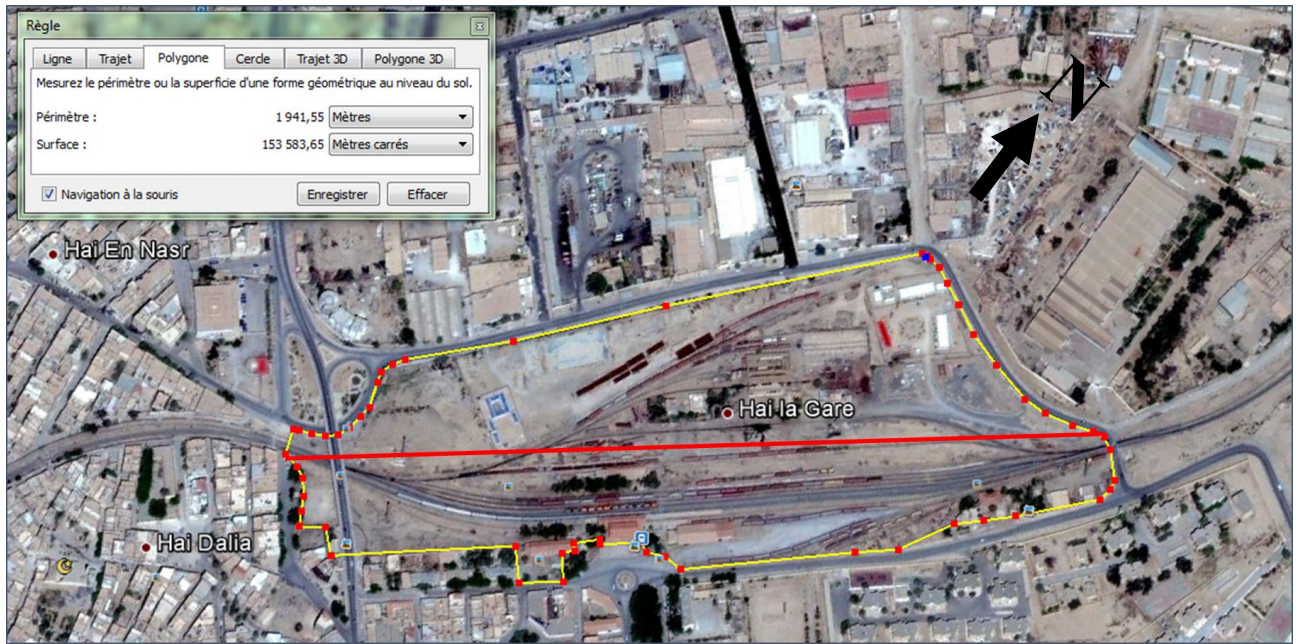
6-5- surface et délimitation de site :

Figure 29 : Vue aérienne sur la ville de Biskra montre le site la gare ferroviaire.

Source : Google earth 2020

* La figure ci-dessus montre également que le site est situé sur une vaste zone sa surface estimée à **153583,65 m²** ; à un périmètre de **1941,55 m** et la ligne plus longe et de **726,08 m**.

- Le terrain est bordé au nord et à l'est par la zone d'équipement, au sud par Hai Dalaa et Hai Al Mahata à l'ouest jardin 5 juillet, et à l'ouest la zone militaire.

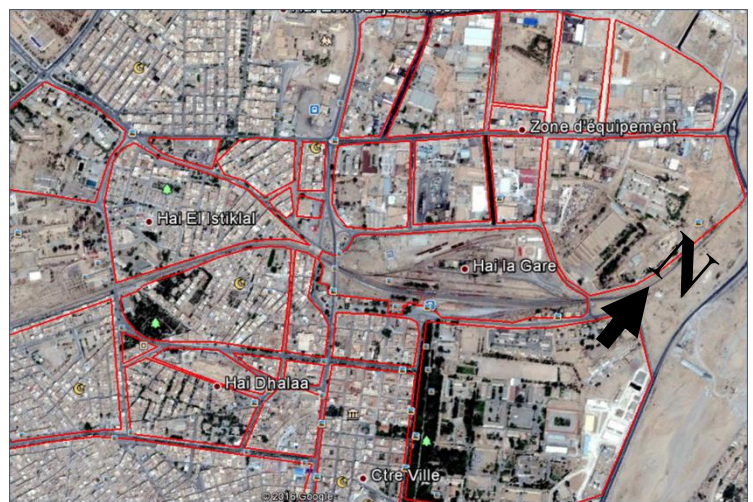


Figure 30 : Vue aérienne sur la ville de Biskra montre les quartiers bordés la gare ferroviaire

Source : Google earth 2020

6-6- Accessibilité et introduction au site :

- ❖ Le terrain est accessible par trois boulevards principaux comprenant la ville de Biskra qui sont :
 - Boulevard de la république
 - Boulevard Emir Abdelkader
 - Boulevard 20 out 1955
- ❖ La gare ferroviaire est accessible par deux manières en voiture ou à pied, car cette zone n'est pas disponible par la ligne de transport en bus.

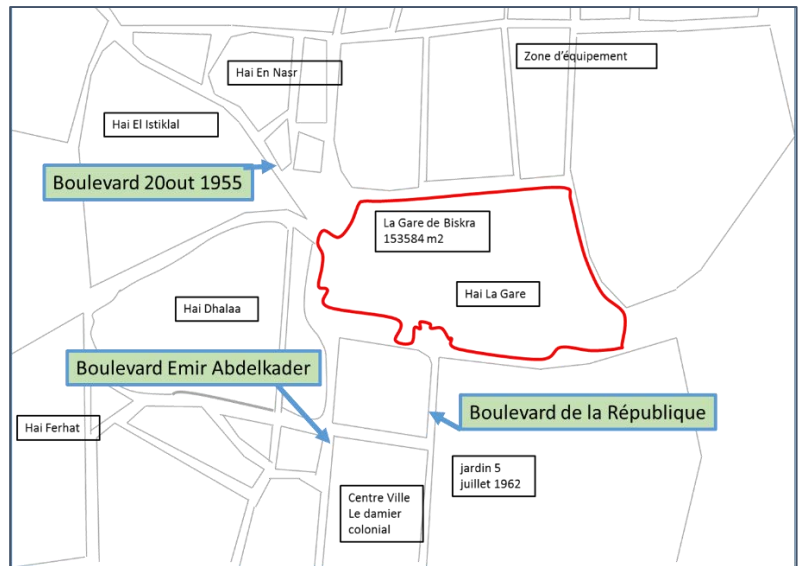


Figure 31 : schémas accessibilité et introduction au site
Source : auteur 2020

6-7- relevé état actuel : (annexe 01)

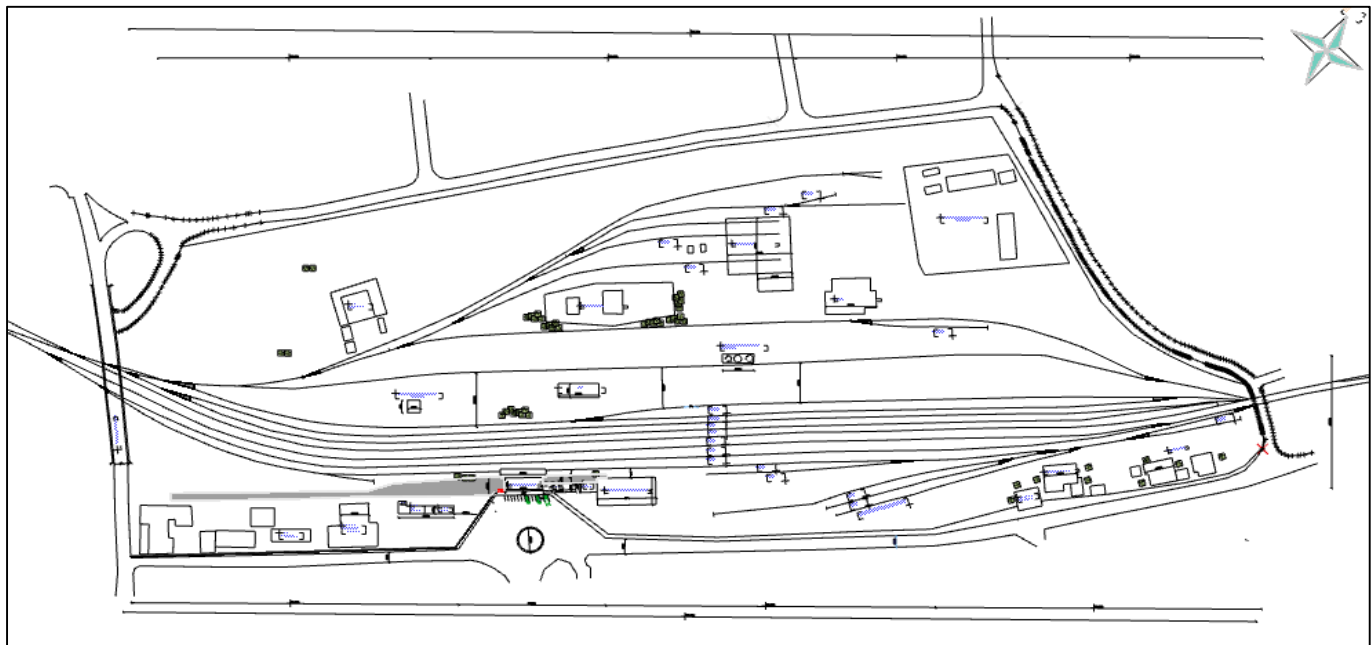


Figure : relevé état actuel la gare de Biskra.
Source : l'auteur 2020.

De ce relevé On remarque que :

- la forme de terrain n'est pas uniforme.
- Les constructions bâti représente que 30% de la surface totale le reste non pavé et inégaux.
- Ces bâtiments sont divisés entre nouveaux constructions et anciennes.
- Le pourcentage d'espaces verts est presque inexistant 02% de la surface totale.
- La circulation dans le terrain est divisée entre la circulation des trains et des machines et les piétons, mais par un très faible pourcentage.

6-8- nouvelles et anciennes constructions dans la gare de Biskra :

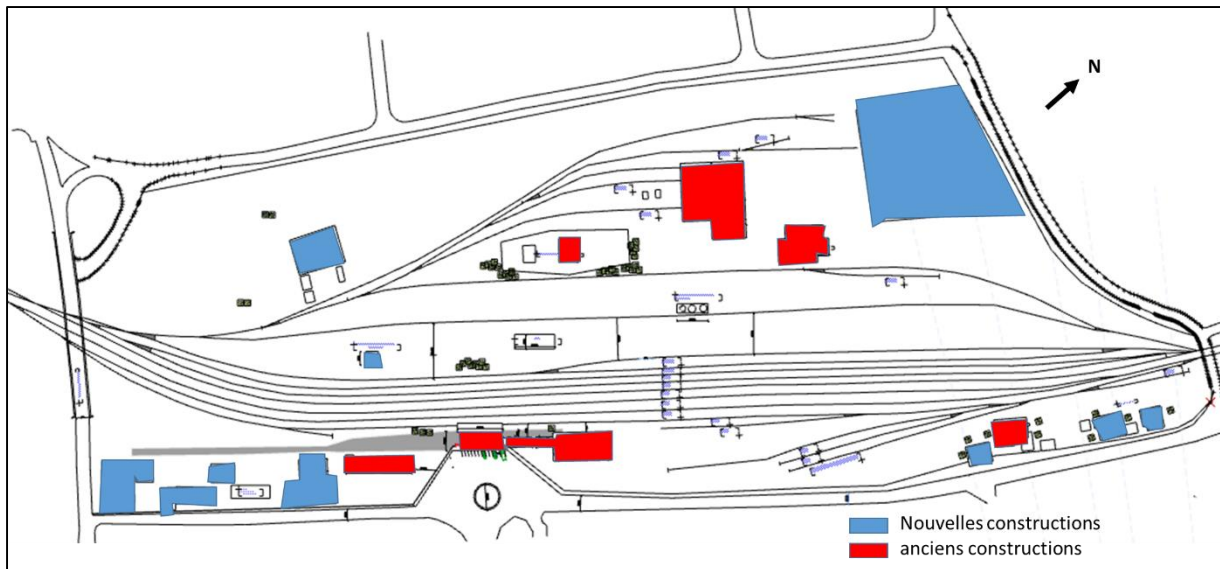


Figure 32 : schéma représentatif des nouvelles et anciennes constructions.
Source : l'auteur 2020.

Les bâtiments dans notre site sont divisés entre nouveaux constructions et anciennes comme montre le schéma ci-dessus.

6-9- schémas des voies ferrés :

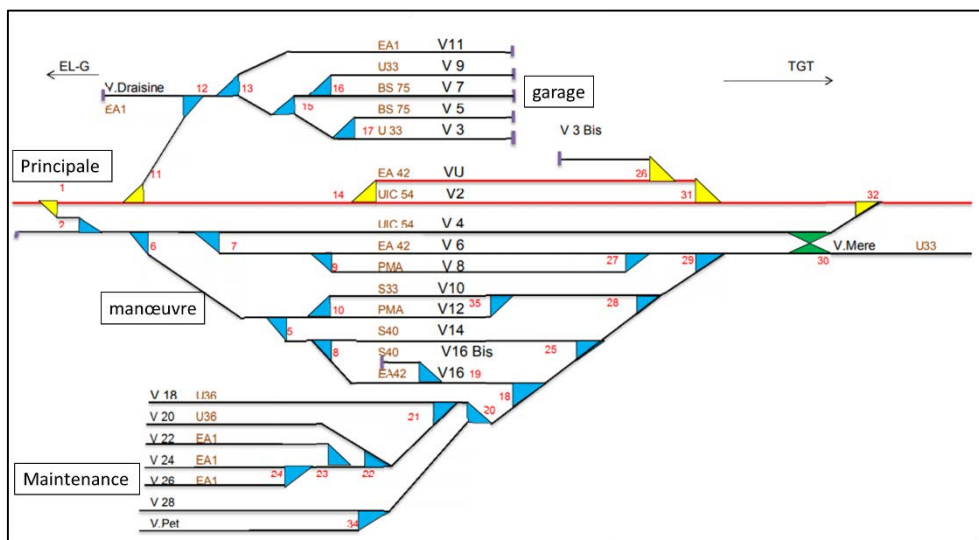


Figure 33 : schémas des voies ferrés.
Source : chef établissement de l'infrastructure Biskra

On remarque que les voies ferré sont l'élément principal représentant la gare de Biskra au niveau de

fonction, donc ils sont divisés entre quatre (04) fonctions qui sont :

- Des voies principales pour la direction vers El-Gourzzi ou vers Touggourt.
- Des voies pour le garage.
- Des voies pour le manouvre.
- Des voies pour la maintenance.

6-10- l’enseillement :

On remarque que le terrain est exposé à l’enseillement du matin au soir « Du lever au coucher du soleil »

A cause de l’absence des obstacles autour de terrain qu’il soit des habitations ou végétation.

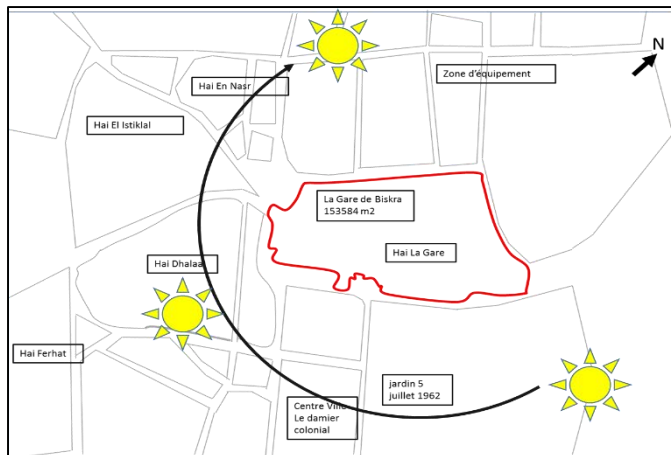


Figure 34 : schémas de l’enseillement.
Source : auteur 2020.

6-11- Les vents :

On remarque que le terrain n’est pas limité par des obstacles physiques, des bâtiments ou des arbres, végétation et des plans d’eau, donc il est exposé aux divers vents tout long des saisons.

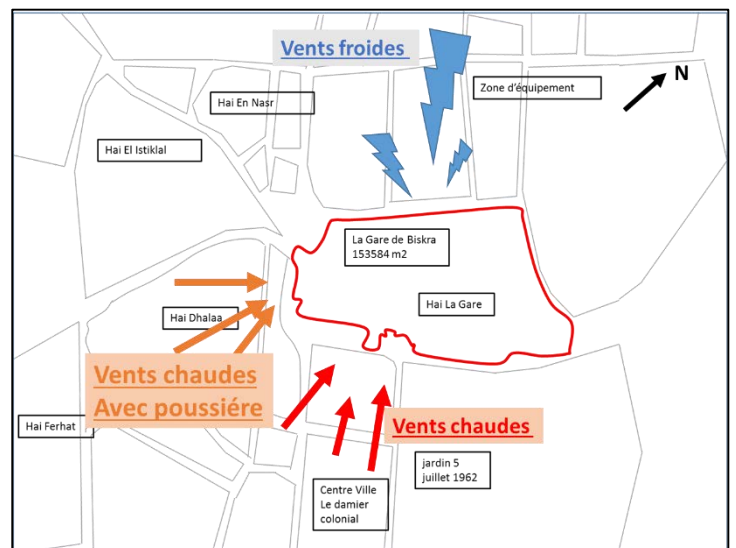


Figure 35 : schémas des vents.
Source : auteur2020.

7- Analyse de certaines constructions dans le site « constructions essentielle »**7-1 – le bâtiment voyageur****7-1-1 Présentation de bâtiment :**

Le bâtiment des voyageurs BV de la gare ferroviaire de Biskra est construit en 1888. est le composant principale de la gare

Il se compose de deux volumes parallépipédique, le premier parallépipède ses dimensions (4,25-9,25-28,4), tandis que le seconde plus grands ses dimensions (5,00-9,25-15,72).

Il monte au niveau de la mer de 122,78 mètres.



figure36 : le bâtiment voyageur.
Source : auteure2020.



figure37 : altitude de la gare.
Source : auteur 2020.

7-1-2-Situation de bâtiment voyageur :

Le bâtiment se situe à l'entrée de la gare ferroviaire de Biskra, qui représente la façade principale de la gare



Figure 38 : Vue aérienne la gare de Biskra.

Source : Google earth 2020



Figure 39 : façade principale la gare de Biskra.
Source : auteur 2020.

7-1-3- Matériaux et technique de construction

7-1-3-1-Système constructif verticale

7-1-3-1-1 : l'infrastructure : Nous n'avons pas pu obtenir de documents détaillant la construction des fondations, mais après avoir décollé une petite partie des murs du sous-sol, nous allons probablement le construire avec des blocs de béton.



Figure 40 : le sous-sol
Source : auteur2020.

7-1-3-1-2- les murs

Dans la gare, on trouve deux types de murs.

-**Les murs porteurs d'un épaisseur de 0.6 m** construites en blocs de brique rouges et fixés avec le mélange de chaux tel qu'il apparait à travers le trou nouvellement créée pour les canaux d'assainissement.

-**Les murs ont une épaisseur de 0,1 m** et sont destinés aux cloisons intérieures construites avec un mélange de brique solide et de chaux pour le collage.

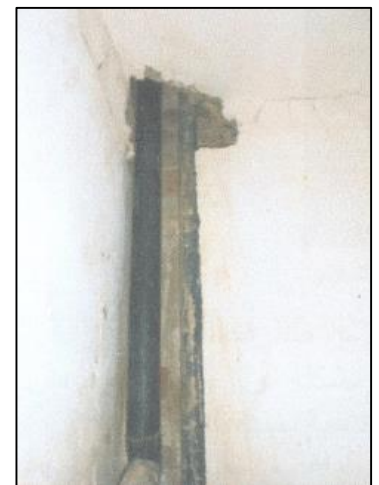


Figure 41 : un trou dans le mur porteur sous-sol
Source : l'auteur 2020.

7-1-3-2-Système constructif horizontale :

7-1-3-2-1-Le toit :

Et c'est sur deux types que le premier niveau s'appuie sur les murs extérieurs et les poutres de fer qui s'appuient sur les autres murs porteurs et ont été remplacés pour des raisons fonctionnelles par les murs centraux entre deux poutres de fer médianes,

Le deuxième type est le sommet du bâtiment, qui est une pente des rangées de briques dans des directions opposées montées sur un réseau de bois formé de traverses et de poutres, où elles sont également portées sur des colonnes en bois à l'aide de pentes inclinées et reposant toutes sur les murs porteurs



Figures 42et 43 : la tuile sur le toit de bâtiment voyageur.
Source : auteur2020.

7-1-3-2-2-Le Bois structurel

- C'est une structure qui porte le poids de la couverture oblique sous la forme d'un triangle de toit à deux pentes. Le principe de son adaptation a été l'utilisation de 4 solives horizontales reliées à chacune d'elles.
- Le tributaire se branche également contrefiche des deux côtés du poteau relié aux poutres inclinées



Figure 44 : la charpente en bois
Source : auteur2020.

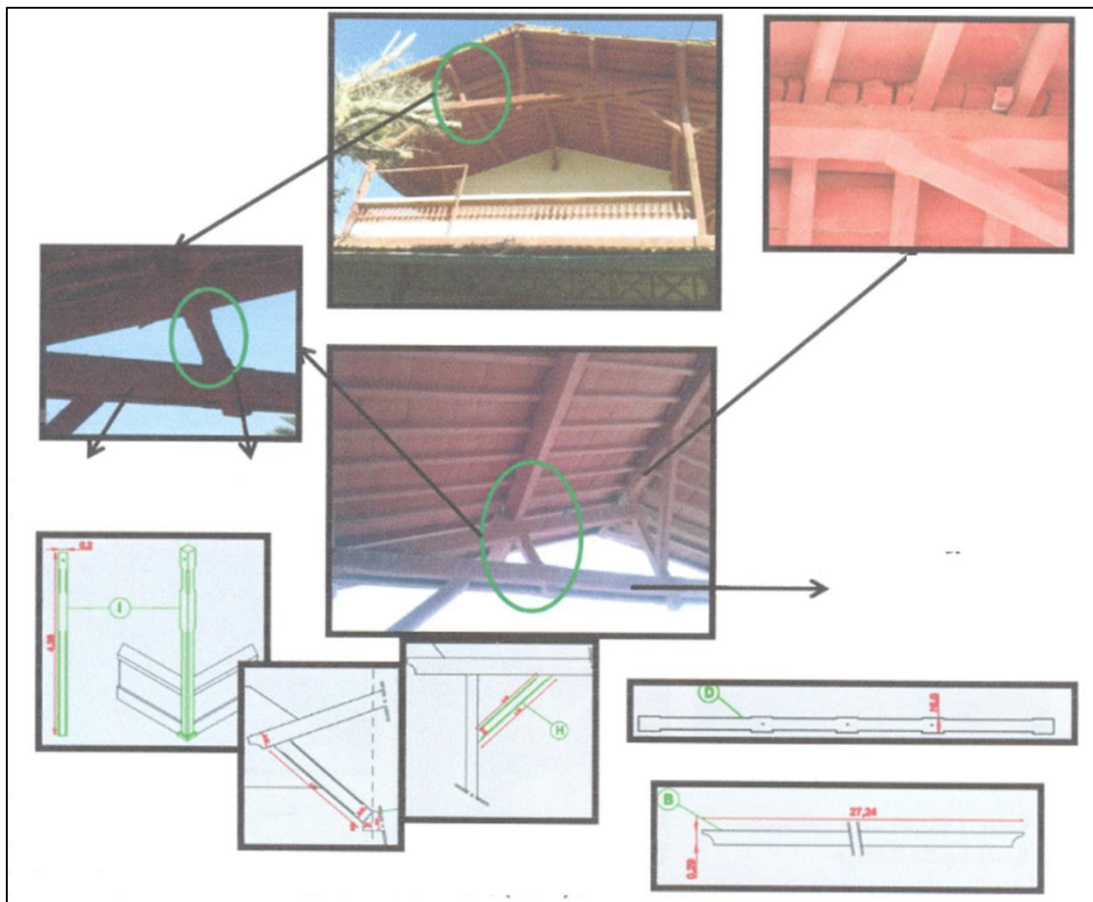
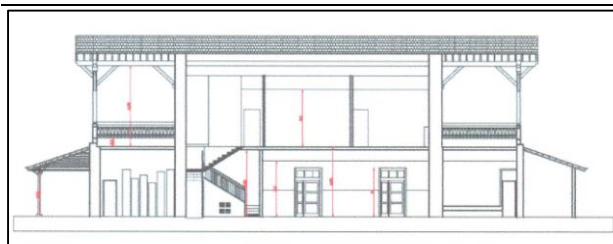


Figure 45 : schéma illustratif montre les éléments structurels de la charpente en bois.
Source : auteur2020.



Les quatre combinaisons ont été reliées par sept poutres longitudinales fixées à 61 barres transversales diagonales

Figure 46 : coupe longitudinale sur bâtiment voyageur

Source : auteur 2020.

- Ces quatre structures sont divisées en deux fronts, déplaçant les forces verticalement en deux colonnes en bois, chacune placée aux coins du bâtiment, et les deux autres déplaçant les forces vers les murs porteurs.
- Forces exercées sur les murs porteurs où la liaison entre les solives et les poutres en bois était soutenue par quatre accoudoirs partant de chaque colonne et au niveau des murs utilisant deux supports

7-1-4 les pathologies

<u>Les maladies</u>	<u>Les causes</u>	<u>Les solutions</u>
Les murs s'érodent de taches blanches au niveau de la cave	La montée en eau, compte tenu du niveau élevé de l'eau dans cette région	Pose de la dalle pour l'embarquement sur l'eau
Fissures profondes au niveau des murs dans la partie ajoutée de la façade nord-est	Les fondations n'existent pas	la Soutenir en posant les fondations
Une couche noire sur la tuile dans la section désignée pour le traverse des remorqueurs	Fumée de vieux trains	La raison de ne pas utiliser de trains de fumée s'est arrêtée pour le moment
Des excréments d'oiseaux sur les deux balcons et tuiles, ce qui dénature l'aspect esthétique du bâtiment	Nids d'oiseau à l'intérieur des petits espaces du bâtiment, ainsi que les trains transportant des céréales	décoller les nids et remplissez les vides

Tableau 02 : les pathologies



Figures 47 : les pathologies de bâtiment voyageur.

Source : auteure2020.

7-5- conclusion :

Après avoir diagnostiqué les différentes zones du bâtiment de la gare de Biskra, nous avons conclu qu'il n'y a pas de dangers majeurs donc il est en état de conservation moyenne, ces dangers sont causés par le manque d'entretien, ainsi que les interventions aléatoires qui ne sont pas respectées et ne prennent pas en compte les caractéristiques historiques du ce bâtiment.

7-2 -l'atelier de maintenance :

7-2-1-Présentation de l'atelier :

L'atelier de maintenance de la gare ferroviaire de Biskra est construit en 1888. Est un symbole du patrimoine ferroviaire et industriel de la ville de Biskra et de l'Algérie en général

7-2-2-Situation de l'atelier SNTF :

L'atelier SNTF se situe à l'intérieur de la gare ferroviaire de Biskra, Qui se trouve au centre-ville de la ville de Biskra L'atelier occupent une place très importante. Situés au cœur de la gare ferroviaire de Biskra.



figure 48 : façade principale de l'atelier
source : auteur2020.



Figure49 : photo aérienne de la gare l'atelier maintenance
Source : auteure2020.



figure 50 : perspective l'atelier de maintenance

7-2-3-L'enveloppe : le bâtiment se compose de deux volumes qui est un énorme parallélépipède de dimension de (41,31 X 37,87 sur 5m de hauteur) et sa toiture en sheds (Dents de scie).qui a lui donné un aspect spécifique de l'industrie.



Figures 51, 52,53 : perspectives de l'enveloppe l'atelier de maintenance Biskra. Ongle 1 ;2 ;3
Source : auteure 2020.

La toiture : La toiture en sheds « dents-de-scie » formée d'une succession de toits à deux versants de pente différente, le plus court était vitré Elles dessinent des formes asymétriques répétées en série et qui sont une véritable invention de l'architecture industrielle. Ce toit, est le symbole de l'industrie

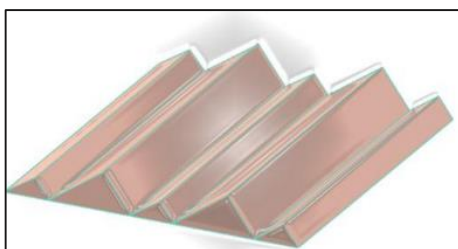


Figure 54, 55 : toiture en shed.

Le terme « shed » se rencontrait d'abord dans l'industrie textile anglaise, où il désignait la « foule », c'est-à-dire l'ouverture absolue de la chaîne d'un métier à tisser lors du passage de la navette (la nappe de fils de chaîne soulevés présente alors deux pentes, comme celles d'un toit). Le terme shed désigne en anglais une baraque, une cabane ou encore un hangar.

7-2-4 Matériaux et technique de construction :

Malheureusement on a pas pu eu les documents qui illustre le détail de la construction des semelles, mais d'après l'état actuel du bâti, c'est apparent que le bâtiment était construit par une structure mixte des murs porteur (d'épaisseur de 60 cm) avec un soubassement en moellons de pierre grossièrement équarris. et une trame des poteaux en brique de la terre cuite (d'une section de 48*48 cm) reliées entre eux pas des tirants métallique, La couverture est assuré par la charpente en bois



Figures 56, 57,58 : matériaux et techniques de construction.
Source : l'auteure 2020.




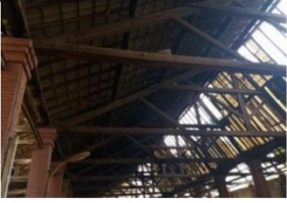
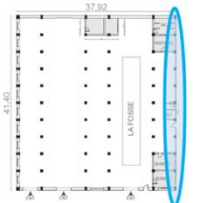



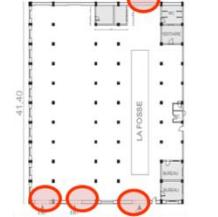

Les poteaux de la brique cuite : Matériau très ancien utilisé autant par les Égyptiens que par les Romains, la brique façonnée ou moulée à partir de terre argileuse pétrie, séchée ou cuite, peut avantageusement remplacer la pierre. Les poteaux de l'atelier Composés de briques d'argile, l'appareillage du poteau ménage un vide qui est destiné à recevoir une armature métallique, cette armature relie entre eux par des tirants en haut









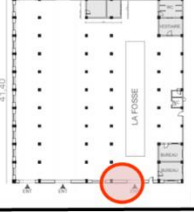





Figure 59 : structure de l'atelier

Source : l'auteure 2020.

7-2-5-les pathologies

LA SITUATION	PHOTO ILLUSTRATIVE	LE DIAGNOSTIQUE /LES CAUSES
		<p>fissure verticale passante de diamètre de de2cm a 0,5cm et une longueur de3 mètre. La cause : la mauvaise jonction entre le poteau en brique (le poteau initial) et le nouveau mur en parpaing</p>
		<p>La Toiture est la partie la plus endommagée au niveau du monument. On voit l'absence presque totale de la couverture initiale en tuile. La cause : la tuile a été volé.et remplacé par des panneaux zinc ,actuellement sont cassés partiellement et dégradé</p>
		<p>les panneaux de zinc en état avancé de dégradation. La cause : l'effet du temps et l'être humain et aussi l'absence totale de maintenance. où on trouve des parties de dépôt sont découverte carrément</p>
		<p>il n'a rester que le cadre de l'horloge en état dégrader La cause : l'effet du temps et l'absence de maintenance</p>
		<p>Le Portail coulissant ;il n'a rester que la rail du portail . La cause : l'effet du temps et l'absence de maintenance</p>

		<p>Taches noir et Décollement de l'enduit de la base du mur et sur la longueur des quatre façades La cause : effet de la remontée capillaire</p>
		<p>Décollement de l'enduit du haut du mur effet de l'infiltration des eaux pluviales La cause : la dégradation de la toiture</p>
		<p>Décollement de crépissage et de l'enduit de la base du mur et sur la longueur des quatre façades La cause : effet de la remontée capillaire</p>
		<p>Apparition des sel sur la façade (l'efflorescence) effet de l'infiltration des eaux pluviales La cause : la dégradation de la toiture</p>
		<p>Décollement de l'enduit de la base du mur a cause de la remontée capillaire</p>
		<p>Absence totale de couverture Il ne reste que les chevrons la cause : de l'effet du temps</p>

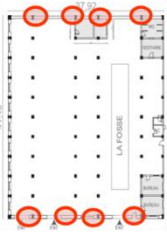

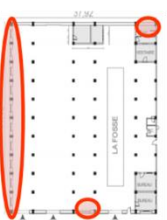

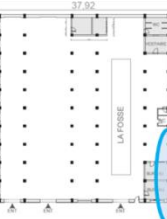

		<p>Les gouttières et les jettes d'eau sont en état dégradé La cause : l'effet du temps et l'absence de maintenance.</p>
		<p>Les vitres sont cassées. La cause : l'effet du temps et l'absence de maintenance</p>
		<p>Taches noir et Décollement de l'enduit de la base du mur La cause : effet de la remontée capillaire</p>

tableau03 : les pathologies

7-2-6- conclusion :

peut conclure que les causes de la dégradation de ce monument sont :

- Les remontées capillaires .
- L'humidité .
- Les eaux pluviales .
- L'absence de revêtement de sol à l'extérieur .
- L'absence partielle de la toiture .
- L'absence des portails d'entrée .
- La casse des ouvertures .

A travers les résultats obtenus lors du diagnostic technique de l'atelier de maintenance SNTF de Biskra , nous pouvons clairement affirmer que ce dernier constitue une partie importante du patrimoine ferroviaire et industriel algériens.

En effet, la technicité mise en œuvre dans son système constructif, et sa valeur historique, technique, architecturale, urbaine, qui le définissent essentiellement. Et d'après les résultats du diagnostic à tous les niveaux ,on peut dire que l'atelier est en état de conservation dégradé et il est nécessaire de faire des solutions pour assurer sa durabilité et la sauvegarder à la future génération

7-3-la maison des transitaires la gare ferroviaire Biskra :

7-3-1-Présentation de la maison :

Généralement, Ce type d'habitation est conçu pour l'hébergement des fonctionnaires de chemin de fer pendant l'exercice de leur fonction.

Le Nom de la maison c'est « Maison des transitaires » actuellement Maison «HOUFANI ».

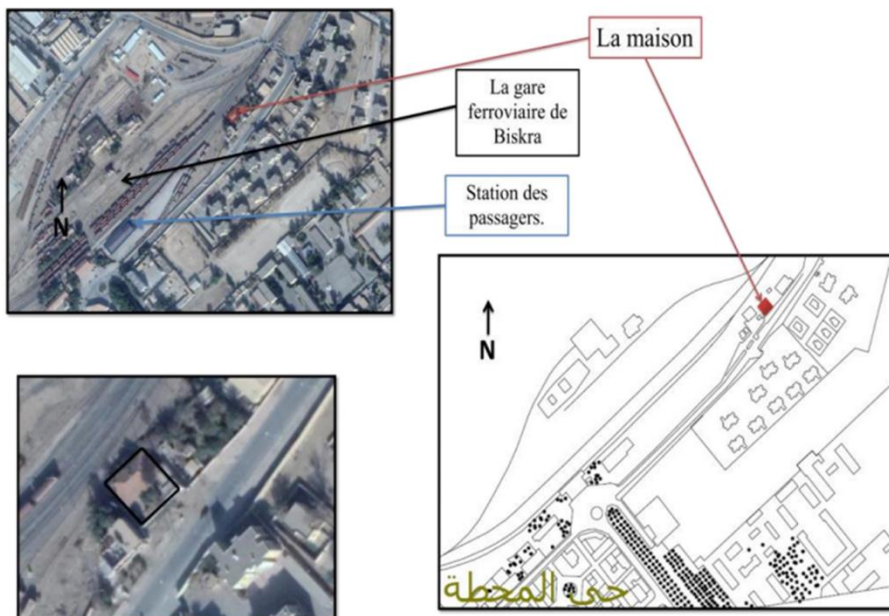


figure60 : photo extérieure de la maison

7-3-2- situation de la maison :

source : l'auteure2020.

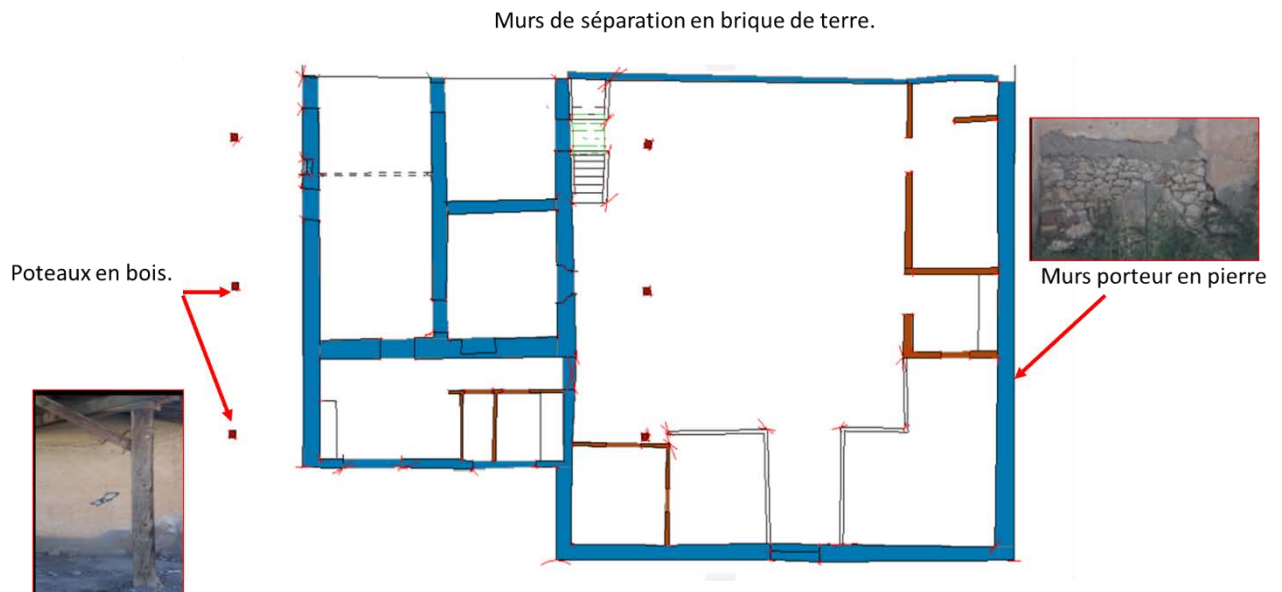
La maison se situe l'intérieur de la gare ferroviaire de Biskra elle située à 360 m de la station de voyageur



Figures 61: situation de la maison

Source : google maps 2020.

7-3-3- matériaux et techniques de construction :



- On remarque que la maison contient deux types des murs , le premier est un mur porteur en pierre taillé (couleur bleu)
- Le second est un mur de séparation en brique de terre (couleur maron)
- Quant aux colonnes , ce sont des colonnes en bois.
- La maison est couverte par une toiture en charpente en bois. Qu'elle est supportée par des poteaux en bois et des murs porteur sur les coté.



Figure 62 : la tuile.



Figure 63 : la charpente en bois



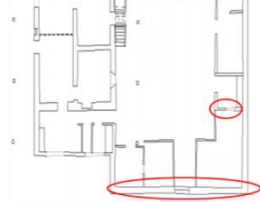



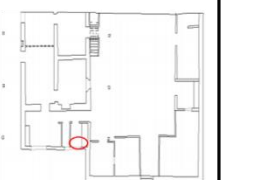



le système utilisé dans le sous-sol est un système voutain. La voute est supportée sur des murs porteurs parallèles en pierre avec une épaisseur de 60 cm Il est construit en pierre.

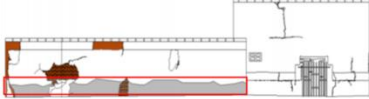



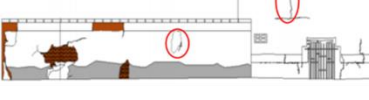

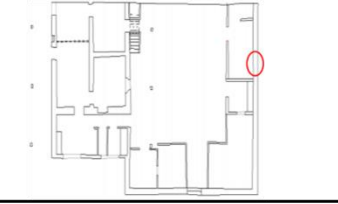







Figures 64, 65, 66 : mur porteurs sous-sol

Source : l'auteur 2020.

7-3-4- les pathologies :

<u>LA SITUATION</u>	<u>PHOTO ILLUSTRATIVE</u>	<u>LE DIAGNOSTIQUE /LES CAUSES</u>
		<p>Éclatement de l'enduit du haut du mur effet de l'infiltration des eaux pluviales La cause : à cause des eaux pluviales</p>
		<p>Taches noires et Décollement de crépissage et de l'enduit de la base du mur La cause : effet de la remontée capillaire</p>
		<p>Éclatement de l'enduit du haut du mur effet de l'infiltration des eaux pluviales La cause : à cause des eaux pluviales</p>
		<p>Éclatement de l'enduit effet de l'infiltration des eaux pluviales La cause : à cause des eaux pluviales</p>
		<p>Détachement de l'enduit effet de l'infiltration des eaux pluviales La cause : à cause des eaux pluviales</p>

 <p>Façade sud :</p>		<p>Taches noir et Décollement de crépissage et de l'enduit La cause : effet de la remontée capillaire</p>
 <p>Façade sud :</p>		<p>Décollement de crépissage et de l'enduit La cause : effet de la remontée capillaire et les eaux pluviales</p>
 <p>Façade sud :</p>		<p>Éclatement de l'enduit La cause : des eaux pluviales</p>
		<p>Éclatement de l'enduit effet de l'infiltration des eaux pluviales La cause : à cause des eaux pluviales</p>
		<p>Décollement de crépissage de l'enduit de la base du mur La cause : l'effet de la remontée capillaire et l'infiltration d'eau</p>
 <p>la façade -nord</p>		<p>Taches noir et Décollement de l'enduit de la base du mur La cause : effet de la remontée capillaire</p>





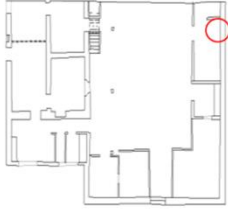






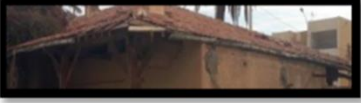
		<p>Apparition des sels sur la façade (l'efflorescence) La cause : effet de la remontée capillaire</p>
		<p>Décollement de crépissage et de l'enduit La cause : effet de la remontée capillaire</p>
		<p>Fissure passante d'un Tassement différentiel La cause : à cause de mouvement et vibration du terrain</p>
		<p>Toiture endommagée absence partielle de la tuile. La tuile est cassée partiellement et dégradé. La cause : l'effet du temps et l'absence de maintenance</p>
 <p>façade -nord</p>		<p>fissure verticale passante d'un tassement différentiel La cause : à cause de mouvement et vibration du terrain</p>
 <p>façade -nord</p>		<p>Les gouttières et les jettes d'eau sont en état dégrader La cause : l'effet du temps et l'absence de maintenance.</p>

Tableau04 : les pathologies

7-3-5-conclusion :

- D'après le relevé et les résultats des diagnostics à tous les niveaux de la maison, on peut dire que le monument est en état de conservation dégradé.
- On peut conclure que les causes de la dégradation de ce monument sont :
 - Les eaux pluviales. -L'absence partiel de la tuile (qui cause l'infiltration d'eau).
 - Les remontées capillaires. -L'humidité. - Les vibrations du sol.

Conclusion de chapitre :

La gare ferroviaire de Biskra est un site riche des valeurs l'une de plus important composant de la ville de Biskra, qui représente un style architecturale spécifique, le style colonial. au cour de ce chapitre on a étudié ces principaux constructions (situations, descriptions, techniques et matériaux de constructions et état de conservation) Mais on a conclu que ces constructions sont exposées à plusieurs dangers, s'il n'est pas rapidement intervenu à empêcher la détérioration de son état, les générations futures ne profiteront pas de ce héritage.

CHAPITRE III : la reconversion de la gare ferroviaire de Biskra en un centre culturel et de loisir.

Rappelons à l'objectif de transformer la gare de Biskra en un centre culturel et de loisir, afin de la garder dans l'esprit du citoyen de Biskri et de faire revivre cette zone, d'autant plus que son emplacement important en centre-ville, nous essaierons d'analyser quelques exemples similaires au sujet d'étude afin que nous puissions développer un programme d'intervention sur le terrain et d'essayer à trouver des solutions adaptées aux maladies dont souffrent les bâtiments.

1-Analyse des exemples :

1-1 : musée d'Orsay :

1-1-1 : fiche technique de la gare

Pays: France

Commune: Paris

Address: quais Anatole 75007 Paris

Ligne : quais d'Orsay à Paris –Austerlitz ligne des invalides à quais d'Orsay

Voies : 4

Quais : 2 centraux

Altitude : 27 m

Mise en service : 28 mai 1900

Architecte : Victor Laloux



figure67 : musée d'Orsay

source : http://paris1900.lartnouveau.com/paris07/gare_d_orsay.htm 24/07/2020 17.35

Protection : classé comme monument historique 1978

Figure68 : géolocalisation sur la carte de Paris



Figure69 : Géolocalisation de la gare sur la carte de France



Figure70 : façade sur la seine

1-1-2-: présentation de la gare: La gare du musée d'Orsay est une gare ferroviaire française de la ligne des Invalides à Quai-d 'Orsay et de la ligne de Quai-d 'Orsay à Paris-Austerlitz, située dans

7^{ème} arrondissement de paris elle est exploitée par la CNSF au sous-sol de l'ancienne gare d'Orsay , gare monumentale qui fut pendant 39 ans la gare tété de ligne de la compagnie du chemin de fer de paris à Orléans et qui a été transformée en musée consacré a l'art , ouvert en 1986 , le bâtiment fut classé monument historique en 1978.

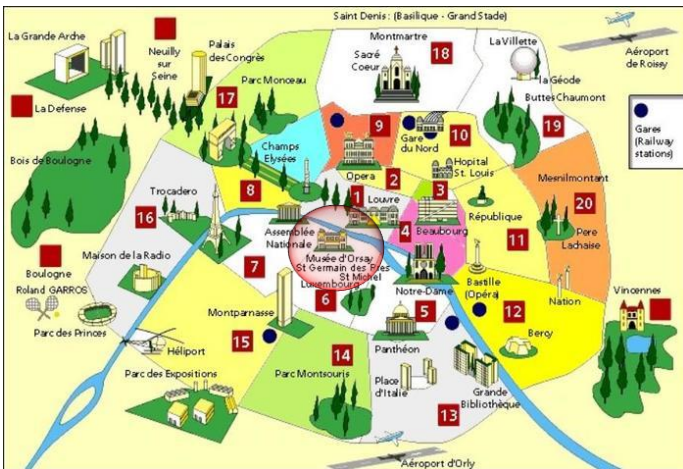


figure71 : La gare d'Orsay et autre monuments français

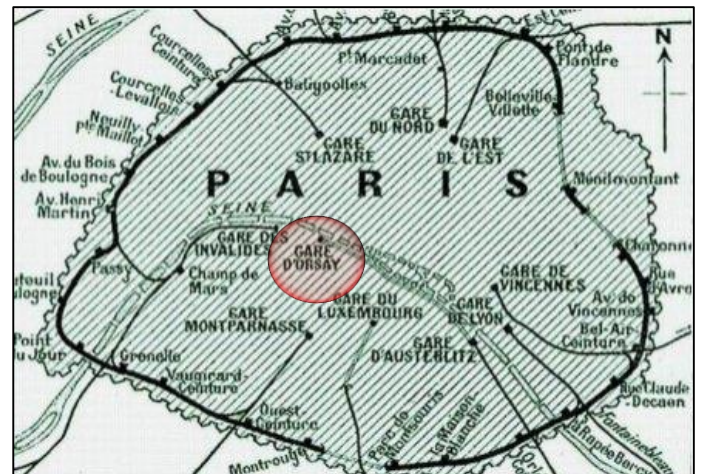


figure72 : paris et ses gares en 1921

Source : http://paris1900.lartnouveau.com/paris_les_gares.htm 20/07/2020 13:08

La gare d'Orsay a été édiflée sur les ruines calcinées de l'ancien palais d'Orsay incendié pendant la Commune de 1871. Elle est destinée à prolonger les voies de la gare d'Austerlitz exploitées par la compagnie de chemin de fer de Paris à Orléans (PO). Et ainsi amener les visiteurs étrangers au cœur de la capitale. Très moderne, elle est pleinement active jusqu'en 1939. Elle est ensuite réservée aux trains de banlieue.



Figure 73 : l'angle de la gare vers 1905.



Figure 74 : la gare d'Orsay en 1920

Source : http://paris1900.lartnouveau.com/paris07/gare_d_orsay.htm 24/07/2020 17.35

1-1-3: description de la gare :

La gare d'Orsay comporte 10 voies à quai d'une longueur de 175 m à 240 m avec des garages qui s'étendent au-delà du pont de Solferino et un tiroir devant l'hôtel de la Caisse des Dépôts.

La conception ménage la possibilité d'un raccordement vers la ligne de Sceaux et vers la gare des Invalides.

Le parcours Austerlitz Orsay s'effectue grâce à des machines électriques BB 1280 surnommées "boîtes à sel" et alimentées par 3^{ème} rail - latéral ou au plafond du tunnel - sous 600V.

Le 3^{ème} rail atteindra Juvisy en 1904.

Dès 1909 il est question de rallonger les quais du côté de l'hôtel de Salm, projet qui se heurte à la vigoureuse opposition de la chancellerie de la légion d'honneur.

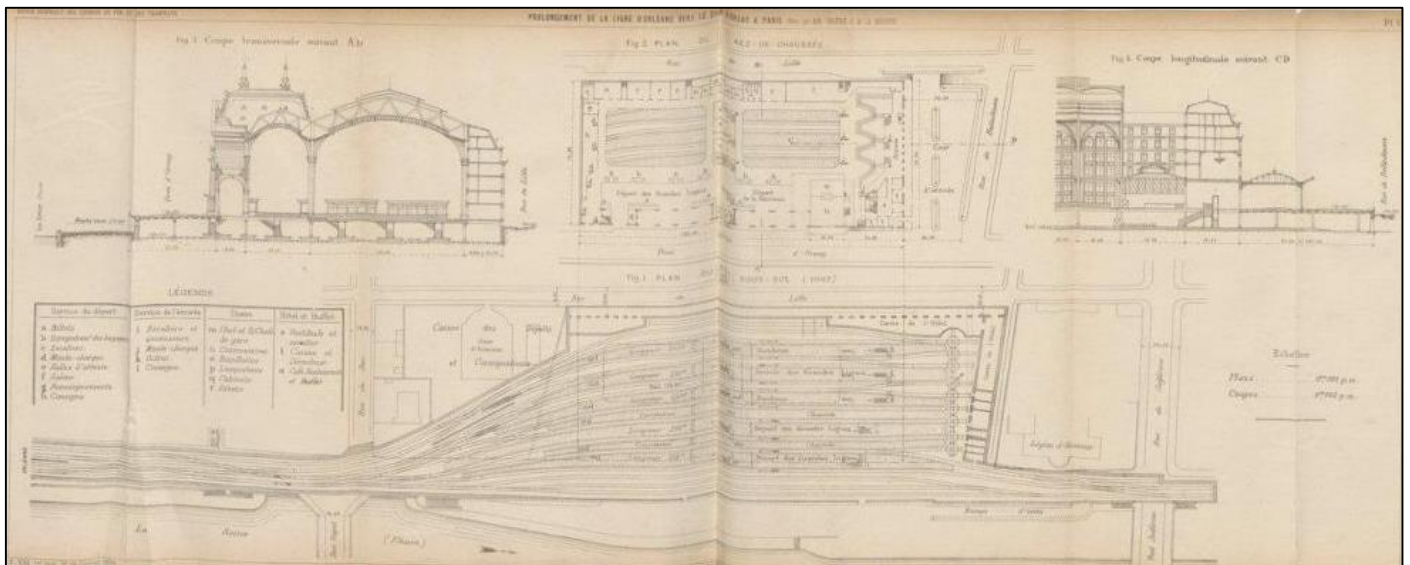


Figure75 : Plan des voies de la gare d'Orsay dans le projet de 1898.

Source : gallica.bnf.fr/Ecole nationale des ponts et chaussées24/07/2020

On remarque que La gare d'Orsay comporte 10 voies à quai d'une longueur de 175 m à 240 m avec des garages qui s'étendent au-delà du pont de Solferino et un tiroir devant l'hôtel de la Caisse des Dépôts.

La conception ménage la possibilité d'un raccordement vers la ligne de Sceaux et vers la gare des Invalides.

Le parcours Austerlitz Orsay s'effectue grâce à des machines électriques BB 1280 surnommées "boîtes à sel" et alimentées par 3^{ème} rail - latéral ou au plafond du tunnel - sous 600V.

Le 3^{ème} rail atteindra Juvisy en 1904.

Dès 1909 il est question de rallonger les quais du côté de l'hôtel de Salm, projet qui se heurte à la vigoureuse opposition de la chancellerie de la légion d'honneur

Pour le peintre Edouard Detaille, la gare est "superbe et a l'air d'un palais des Beaux-Arts". L'ambition de Victor Laloux était d'ailleurs d'offrir des espaces "plus confortable et plus luxueux" que dans une gare traditionnelle



Figure 76: intérieure de la gare

Source : <http://paris1900.lartnouveau.com/>

Paris07/gare_d_orsay.htm 24/07/2020 17.35

- Les usagers de la gare d'Orsay bénéficiaient en outre des toutes dernières innovations techniques : plans-inclinés et monte-charge pour les bagages, ascenseurs...

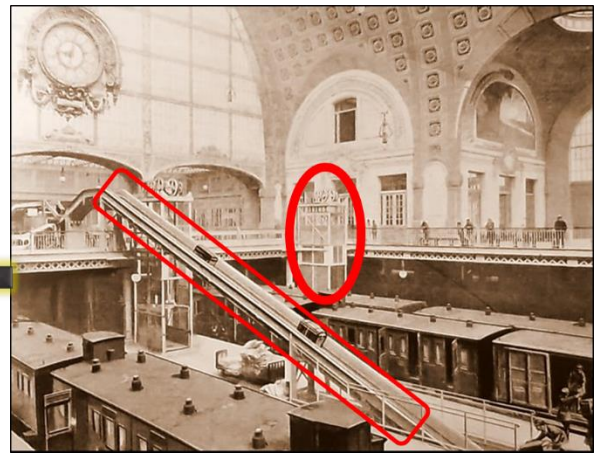


Figure77 : Tapis roulant et ascenseur.

Source:http://paris1900.lartnouveau.com/paris07/ gare_d_orsay.htm 24/07/2020 18.35

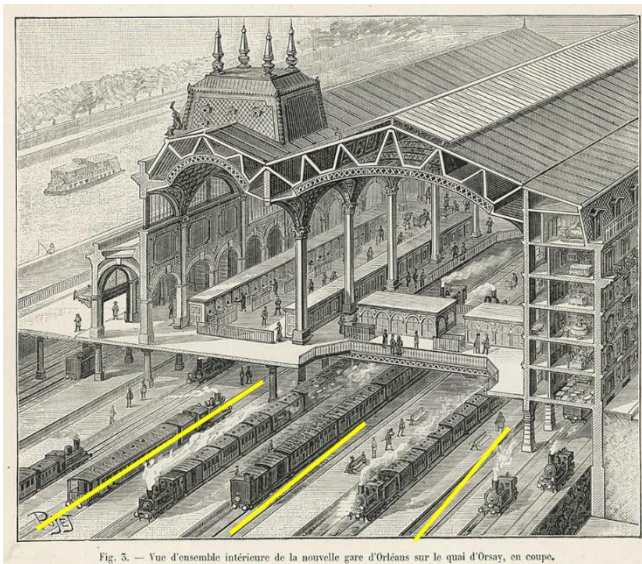


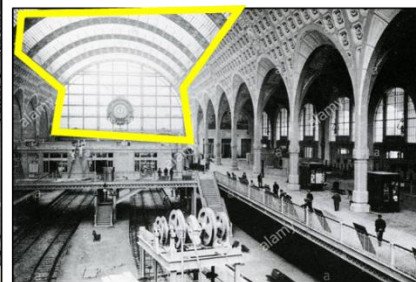
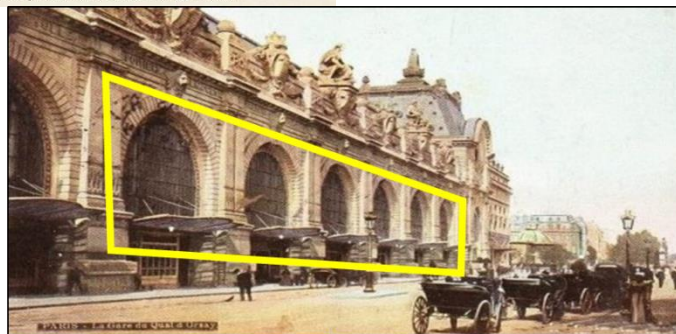
Fig. 3. — Vue d'ensemble intérieure de la nouvelle gare d'Orléans sur le quai d'Orsay, en coupe.

- Malgré sa modernité, la gare d'Orsay est rapidement dépassée par l'évolution du chemin de fer. La longueur de ses quais n'est pas adaptée aux nouveaux convois.

Figure 78: vue d'ensemble intérieure de la gare sur le quais d'Orsay , en coupe .

Source : <https://www.alamyimages.fr/photo-image-gare-gare-dorsay-paris-56674716.html>

24/07/2020 18 :00



Figures 79 : les verrières de la gare

source : http://paris1900.lartnouveau.com/paris07/ gare_d_orsay.htm24/07/2020

- C'est grâce à la locomotion électrique des trains desservant la gare, et donc à l'absence d'émanation de vapeur et de fumée, que l'architecte a pu imaginer une verrière entièrement fermée pour accueillir les voyageurs et s'accorder plus de liberté dans la décoration.

1-1-4-Le projet d'intervention :

1-1-4-1-Pour quoi un musée ?

- ❖ c'est La volonté des responsables politiques de créer un nouveau « lieu de culture » à la manière du Centre Pompidou rencontre pourtant l'inquiétude des conservateurs du musée du Louvre. Ils voudraient surtout valoriser les collections modernes de leur musée alors que le musée du Jeu de Paume est saturé.
- ❖ Le musée va renforcer les liens entre histoire et arts dans son offre de formation, épaulé par une librairie richement dotée.
- ❖ La transformation de la gare en musée en fait un lieu de mémoire, conservant le patrimoine architectural après son classement dans l'inventaire supplémentaire comme un monument historique

Objectif : conserver une œuvre majeure de 1900 en l'adaptant à sa nouvelle fonction

Les conservateurs souhaitent faire de la grande nef un lieu de dialogue entre les courants novateurs des arts plastiques (à commencer par une très belle présentation d'œuvres impressionnistes) et l'art considéré comme « pompier ». Se refusant à faire un choix trop orienté vers des goûts propres à notre époque, Orsay n'oblitére pas ceux des générations futures. Une place importante est attribuée à la sculpture monumentale, l'architecture, les arts décoratifs et la musique ainsi qu'à l'organisation de nombreuses expositions temporaires.

1-1-4-2-Informations générales de musée :

Ouverture : 1986

Surface : 57400 m²

Architecte : Victor Laloux

Pays : France

Adresse : 62, rue de Lille
75007 Paris



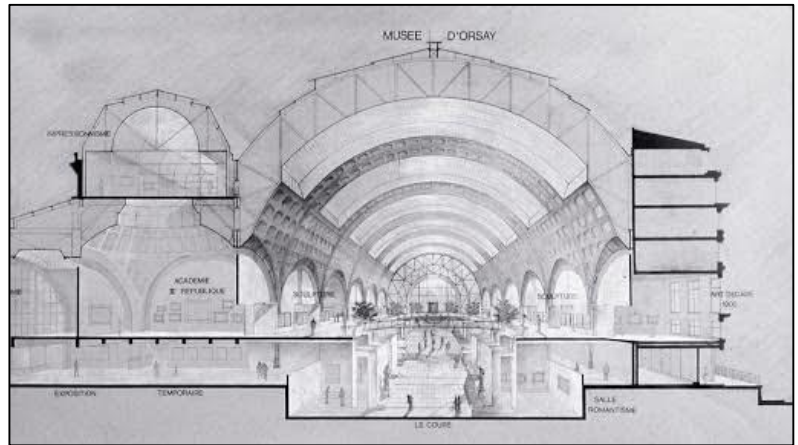
figure80 : façade musée d'Orsay sur la seine.

Le bâtiment :

Longueur hors marquise : 173 mètres
 Longueur y compris marquise : 188 mètres
 Largeur : 75 mètres

Le hall sous la nef

Longueur : 138 mètres.
 Largeur : 40 mètres.
 Hauteur : 32 mètres.



Les matériaux : 12 000 tonnes de structures métalliques.

35 000 m² de verrières et de parois vitrées
 1 600 caissons à rosaces en staff

figure 81 : coupe sur le hall principale

Fréquentation annuelle du musée : Total sur 32 ans : 93 303 215 visiteurs

- Le **musée d'Orsay** est un musée national inauguré en 1986, situé dans le 7^{me} arrondissement de Paris le long de la rive gauche de la Seine. Il est installé dans l'ancienne gare d'Orsay, construite par Victor Laloux de 1898 à 1900 et réaménagée en musée sur décision du Président de la République Valéry Giscard d'Estaing. Ses collections présentent l'art occidental de 1848 à 1914, dans toute sa diversité : peinture, sculpture, arts décoratifs, art graphique, photographie, architecture, etc. Il est l'un des plus grands musées
- Et pour cela nombreuses actions et certains changements qui ont eu lieu, y compris

1-1-5-Les changements au niveau des plans :**1-1-5-1-Au rez-de-chaussée :**

- les galeries sont nichées de chaque côté de la nef centrale, ancien hall de gare, dominée par l'immense horloge dorée, vestige de l'ancienne gare.
- Gae Aulenti conçoit à partir de 1980 l'espace intérieur du musée dans le souci d'atteindre un large public. L'architecte et designer italienne, dont cet aménagement représente la consécration, s'est spécialisée dans la conception de grandes salles d'exposition.
- Elle crée au cœur du musée une voie triomphale traversant la grande nef de part en part, s'élevant légèrement par paliers jusqu'à une colonnade surmontée de deux tours. Ces points forts, non prévus initialement, ferment la perspective. Ils donnent une référence architecturale en écho aux sculptures monumentales qui vont y être disposées, notamment *La Danse* de Carpeaux, installée auparavant devant l'Opéra-Garnier. De part et d'autre de cette voie centrale, deux rangées de pavillons réservés aux expositions équilibrent l'espace et l'organisation des collections.

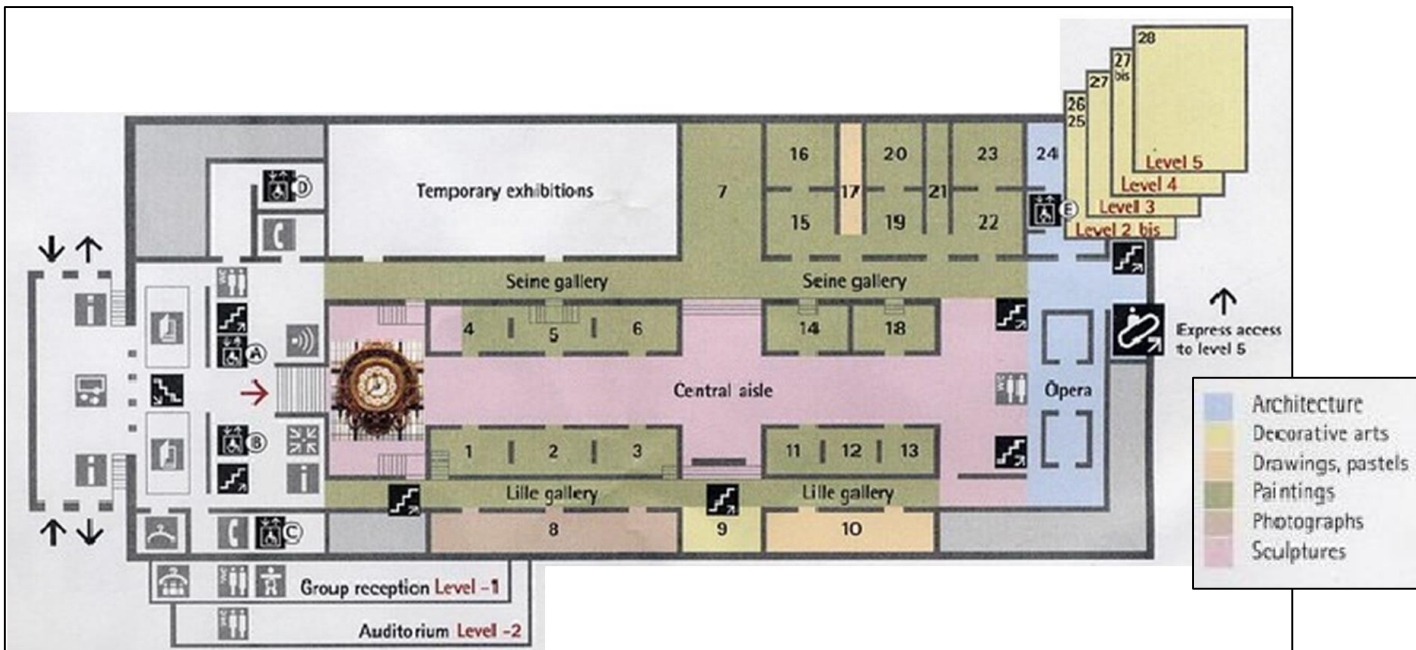


Figure 82 : schémas plan rez de chaussée.

Source : <https://fr.map-of-paris.com/plans-mus%C3%A9es/plan-mus%C3%A9e-d%27orsay-niveau-1>

24/07/2020 /20:09

1-1-5-2-Au niveau intermédiaire :

De nouvelles salles mettent en valeur les expositions permanentes ainsi que les nombreuses exhibitions temporaires organisées tout au long de l'année.

- dans la partie supérieure, dans le comble sont créées une suite de salles dans lesquelles sera présentée la peinture impressionniste » pour bénéficier « d'une lumière extraordinaire » du fait de la présence d'une « verrière zénithale »

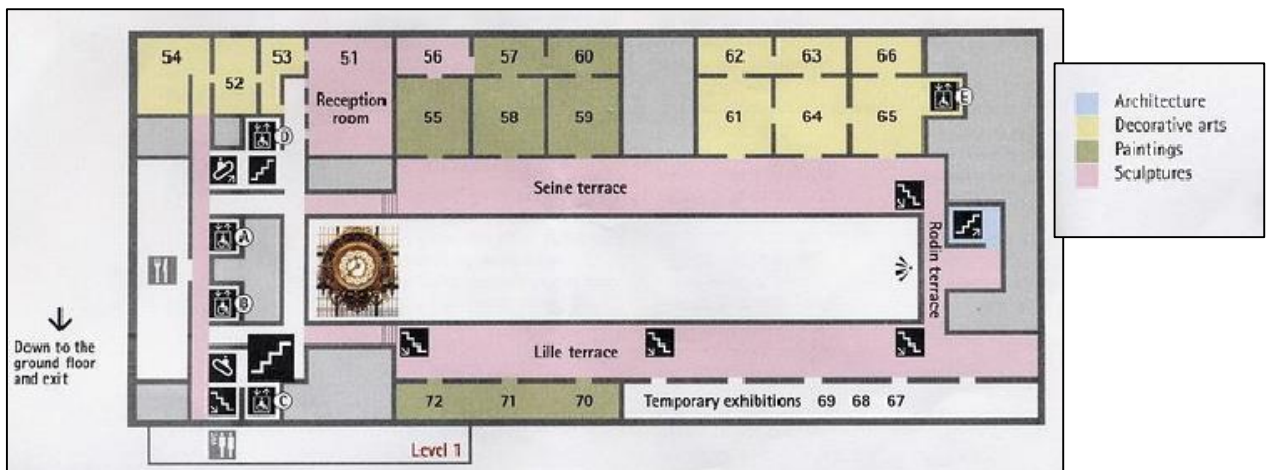


Figure 83 : schémas plan 1 er étage le musée d'Orsay

Source : <https://fr.map-of-paris.com/plans-mus%C3%A9es/plan-mus%C3%A9e-d%27orsay-niveau-2>

24/07/2020 /20:09

1-1-5-3-Au niveau supérieur :

L'étage supérieur est aménagé au-dessus du vestibule qui longe le quai et qui se prolonge dans la partie la plus élevée de l'hôtel sur la rue de Bellechasse.

Des espaces distincts sont accessibles à partir de ces trois niveaux principaux d'exposition des œuvres : le pavillon amont, les passages vitrés du grand tympan ouest de la gare, le restaurant du musée (aménagé dans l'ancienne salle à manger de l'hôtel), le café des Hauteurs, la librairie et l'auditorium.

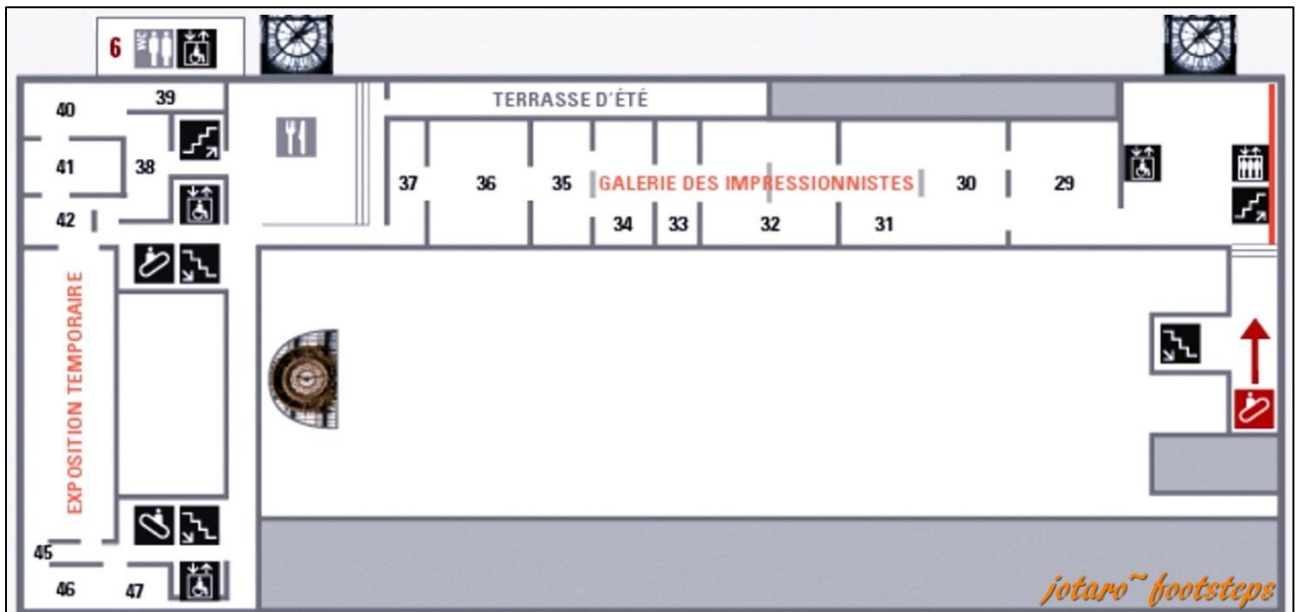


Figure84 : schémas plan étage supérieure de musée d'Orsay

Source : <https://fr.map-of-paris.com/plans-mus%C3%A9es/plan-mus%C3%A9e-d%27orsay-niveau-324/07/2020>

1-1-6-Aux niveaux de la façade :

Il se compose de trois interventions qui sont :

Retrouver la couleur d'origine : après la restauration, la pierre retrouvera sa teinte jaune pâle tandis que les joints, repris au ciment, seront d'un gris contrastant avec l'ensemble. Par ailleurs, les lettres "Paris-Orléans", seront à nouveau repeintes en doré, une couleur renforçant l'effet de polychromie de la façade. Quant aux marquises fortement endommagées, elles avaient été peintes en vert lors des travaux de 1986. Grâce aux dernières recherches, on a pu établir qu'elles étaient à l'origine de couleur beige grisé.

- **Les décors** : lors du démontage des marquises, on a pu découvrir que les décors qu'elles portaient avaient été remplacés : les motifs originaux, en fonte d'aluminium, ont en effet laissé place à des éléments en résine polyester. De nouveaux décors, construits selon les procédés originaux, seront bientôt apposés au bâtiment.

- **La mise en valeur** : en complément de l'éclairage public sera ajouté un éclairage spécifique sur la façade du musée



Figure85 : statuts de la gare



figure86 : écriture sur la façade



figure87 : les décors de la façade

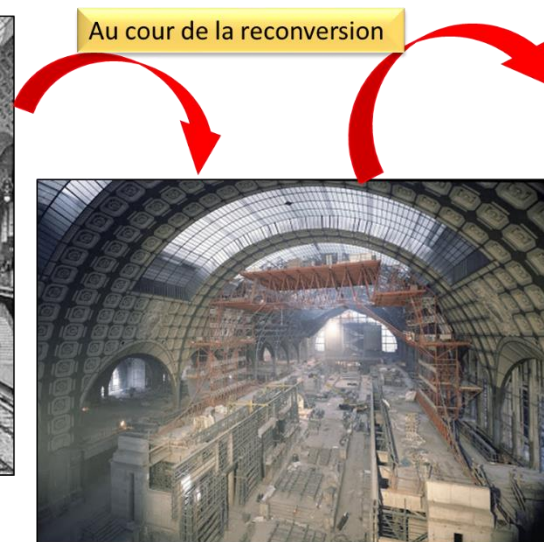
Source: <https://www.linternaute.com/savoir/magazine/1057433-renovation-du-musee-d-orsay25/07/2020> 12:27

- Les "villes", statues allégoriques surmontant la façade, sont également nettoyées. Elles ont souffert des agressions du temps et de la pollution.
- Le musée d'Orsay retrouve enfin ses lettres de noblesses : "Paris-Orléans", écritures inscrites sur la façade sont peintes en doré, pour leur rendre leur aspect d'origine.
- Après l'ouverture du musée, la façade Nord (côté Seine) est entièrement restaurée. Les décors de la façade, noircis par la pollution, sont démontés un à un.

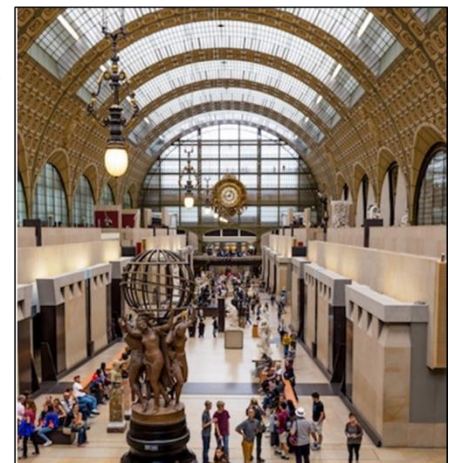
1-1-7-Aux niveaux de volume :



Avant la reconversion



Au cour de la reconversion



après la reconversion

En lieu et place des quais de gare, on retrouve une grande nef, sorte de colonne vertébrale baignée de lumière naturelle. Donc Les grandes transformations sont justes au niveau des plans en gardant le même volume et la même structure.

- **Tant que l'objectif est de conserver une œuvre majeure de 1900 en l'adaptant à sa nouvelle fonction ; Les traces de la gare sont volontairement conservées apparentes.**

1-1-8-Les traces gardées :

Ces traces sont représentés dans :

- Mettre en valeur la grande nef, en utilisant comme axe principal du parcours, et de transformer la marquise en entrée principale
 - les structures métalliques d'origine sont en vert bronze, les éléments rapportés, de forme plus sobre, sont en marron.
 - les horloges (trois) - une des sept coupoles est conservée dans toute sa hauteur, celle du centre (salle Courbet)
 - depuis les tours du fond de l'allée centrale : panorama sur la nef qui restitue l'ampleur du hall de gare.
- (la voûte de la gare, les structures rivetées, les caissons en staff, les verrières zénithales...)
- au dernier étage du musée la galerie de Belle châtelle réunit en un seul volume les deux derniers étages de l'hôtel, les deux files de colonnes rapprochées, marron semblent indiquer un "couloir" .



figure 88: Vue intérieure de la nef en travaux

(au fond l'entrée du musée)

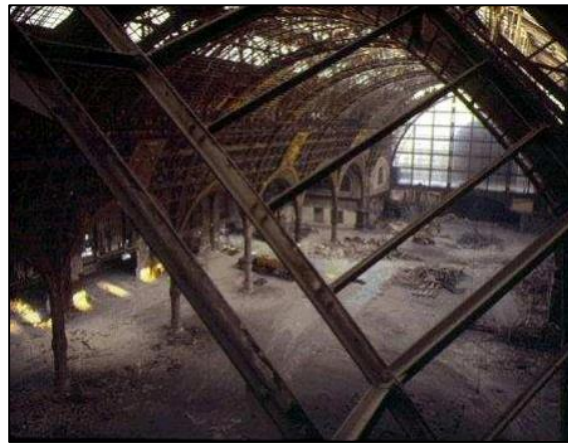
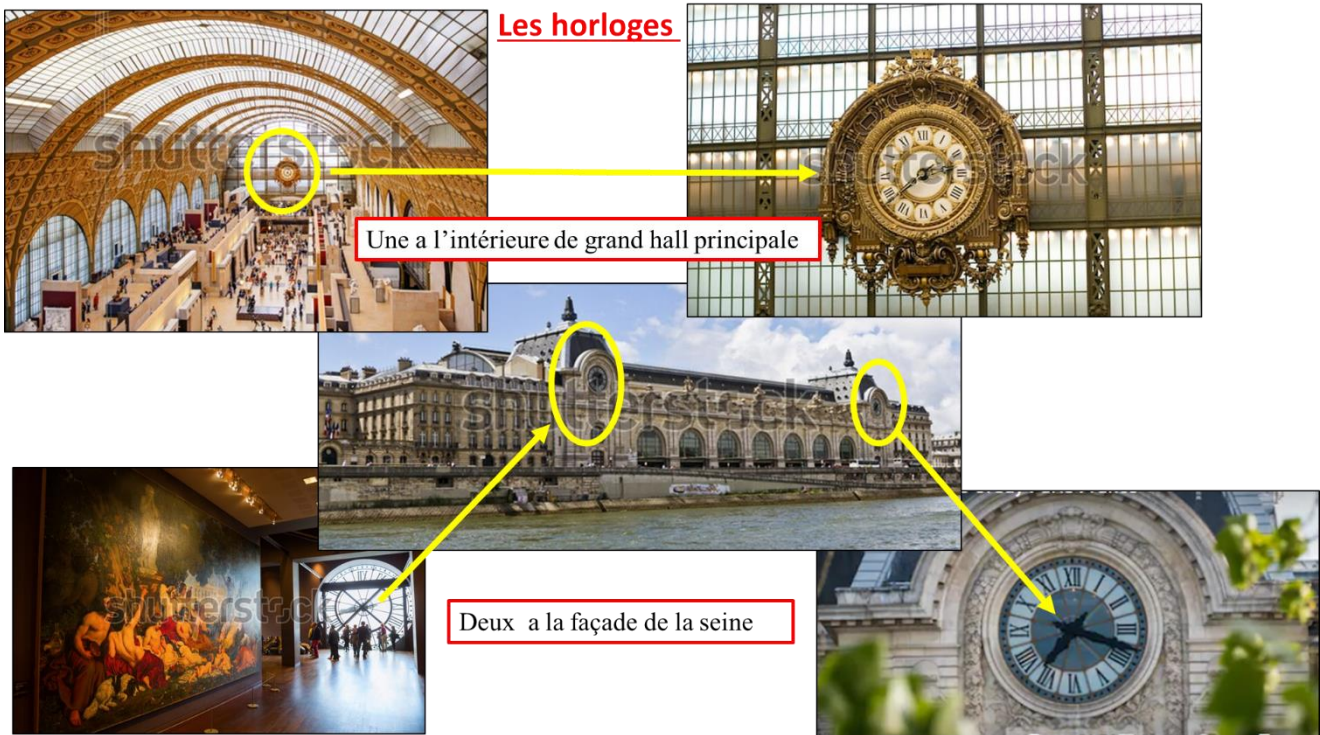


Figure 89: La nef centrale du musée d'Orsay



La gare comprend plusieurs horloges qui n'ont pas été supprimées au moment de transformer les lieux en musée, de l'une d'elle, on peut même apercevoir par transparence le Sacré-Cœur



Figure 90: la façade sud de la gare

figure 91 :la façade sud de musée

Source : http://paris1900.lartnouveau.com/paris07/gare_d_orsay.htm 25/07/2020 18:04

Jusqu'au nos jours le musée d'Orsay connaît plusieurs action de réhabilitation

- Le musée d'Orsay a démarré une vaste campagne de travaux de rénovation de son bâtiment, la façade sur la Seine restaurée dans ses couleurs d'origine, Le président du musée, Serge Lemoine, a présenté devant la presse la programmation des travaux qui permettront d'ici 2010, "sans fermer le musée ni réduire ses activités,
- de rénover et embellir l'architecture extérieure du musée et réaménager certains espaces intérieurs". La première étape des travaux --d'un coût global de 15 M EUR, dont 9 financés par l'Etat-- a commencé en août sur la façade nord, qui donne sur la Seine, et doit s'achever fin mai. Ce qui n'était au départ qu'un simple ravalement d'une façade encrassée par la

pollution "est devenu une véritable opération de restauration pour rendre à la façade son état d'origine", a indiqué M. Lemoine.

- Les travaux visant à nettoyer la pierre ou rénover les parties métalliques érodées et la prendre sa couleur "blanc doré",
- les parties métalliques peintes en vert il y a 20 ans redeviendront "mastic", de même que les menuiseries bleues reprendront leur couleur bois, a indiqué l'architecte en chef des Monuments historiques Benjamin Mouton, qui dirige les travaux.
- Un réaménagement de la salle Courbet et la rénovation du tympan Est sont prévus pour démarrer en 2007, avec à terme une restructuration intérieure agrandissant les espaces de 800 m².
- A l'ouest, l'ouverture d'une galerie dévolue aux sculpteurs Pompon et Bugatti est prévue pour 2008. Le président du musée, "à saturation" en terme de collections et de public, tente par ailleurs de récupérer le bâtiment contigu au musée, occupé par la Caisse des Dépôts

1-2-Musée ferroviaire d'Omiya (Railway Museum) japon :

Ce musée est le temple de tout amateur de train et un lieu riche de toute l'histoire du rail nippon, depuis les premiers tours de roue des locomotives à vapeur jusqu'au dernier shinkansen¹

1-2-1-Fiche technique de musée :

Pays : japon

Commune : Saitama

Adresse : Omiya Ku Saitama, préfecture de Saitama

Collection : matériel roulant ferroviaire

Type : musée ferroviaire, musée historique

Architecte : JR East Design

Ouverture : 14 octobre 2007.



Figure 92: la première locomotive vapeur Japon

Source : www.railway-museum.jp 20/11/2019

1-2-2-Présentation musée ferroviaire d'Omiya :

Le musée ferroviaire d'Omiya (département de Saitama) a ouvert ses portes le 14 octobre 2007, le jour de la fête du train annuelle au Japon, et aussi pour célébrer les 20 ans de la JR East. Des records d'affluences furent enregistrés les mois qui suivirent ! C'est le plus grand musée ferroviaire du Japon. Il propose de retracer toute l'histoire du rail nippon, des origines à nos jours. Le visiteur y découvre le patrimoine industriel et les archives historiques, pour mieux appréhender l'importance du train au Japon et la suprématie de ce pays dans le domaine ferroviaire.

1-2-3-bref historique :

Le Railway Museum fut construit pour célébrer le vingtième anniversaire de création de la JR East. Il est le successeur du musée des transports situé dans l'arrondissement de Chiyoda à Tokyo. Ce dernier ferma le 14 mai 2006 et les collections furent transférées dans le nouveau musée. L'ouverture au public eu lieu le 14 octobre 2007.

Une extension du musée a ouvert le 5 juillet 2018.

¹ Le Shinkansen est le système de train à grande vitesse en service au Japon

1-2-4- les Composants du musée ferroviaire d'Omiya :

Beaucoup d'animations et d'espaces de jeux vous sont proposés dans ce musée.

1-2-4-1-Au premier étage, c'est surtout pour le plaisir des enfants avec le tout nouveau Kids Plaza, un espace de jeux, dans lequel vous pourrez les laisser jouer pendant que vous sirotez un jus au Kids Café attendant.

Une bibliothèque avec des livres sur les trains du monde entier est aussi disponible



Figure 93 : hall centrale de musée.

Source : www.railway-museum.jp 20/11/2019

Il vous est proposé une balade à bord d'une reproduction d'un shinkansen de taille réduite sur une ligne de 300 mètres et encore mieux le Miniature Operating Train, une piste avec plusieurs modèles stars de trains de la JR East, à bord desquels 3 personnes maximum peuvent monter sur un parcours où vous conduisez seul votre train, Très amusant, tellement amusant que les enfants ne veulent plus en sortir.



Figure94 : Le hall central du musée d'Omiya

Source : www.railway-museum.jp 20/11/2019

1-2-4-2-Le deuxième étage : est plutôt destiné aux amateurs de l'histoire du rail japonais. Une grande exposition avec beaucoup d'archives, la galerie des collections (billets de trains, affiches, composteurs), un géorama, un atelier de conduite avec du matériel professionnel pour vous imaginer dans la peau d'un conducteur de train japonais, avec les gants blancs, Il y a aussi plusieurs simulateurs de conduite au niveau 1, dans une vraie cabine de conduite.



Figure95 : vue 2 eme étage du musée d'Omiya

Source : www.railway-museum.jp 20/11/2019

1-2-4-3-Au troisième étage, vous trouverez le musée de la science du train, pour tester vos connaissances. Pas facile pour les non-japonais ! Accessible et agréable pour tous.

1-2-4-4-Au dernier étage, un toit terrasse, le Panorama Deck, un point de vue incroyable sur les environs et surtout sur la ligne shinkansen.



Figure96 : vue dernière étage du musée d'Omiya

Source : www.railway-museum.jp 20/11/2019

1-3- Le Musée ferroviaire canadien (Expo rail) :

1-3-1-Fiche technique de musée :

Pays: canada

Commune: Saint-Constant

Adresse: 110, Saint pierre, Saint constant, Montérégie.

Collection: trains

Type : musée ferroviaire,

Ouverture : 1965



figure 97: hall de musée expo rail

Source: <https://www.lereflet.qc.ca/exporail-le>

Musée-ferroviaire-canadien 04/08/2020

1-3-2-Présentation du musée Expo rail :

Est un musée des transports sur rail situé à Saint-Constant en Montérégie, Québec. Il est également connu sous le nom commercial Expo rail (slogan complet Expo rail, le musée ferroviaire canadien). Il conserve la plus importante collection au Canada d'équipements ferroviaires, soit plus de 160 véhicules dont des locomotives, des wagons de marchandises, des voitures pour passagers, et des tramways.

De plus, Expo rail conserve près de 10 000 petits objets, 400 000 documents d'archives. Plusieurs activités extérieures sont accessibles aux visiteurs durant l'été dont une balade en tramway, un circuit de train de jardin et un train de passagers

1-3-3-Les composants du musée Expo-rail :

Le musée est organisé sur une plateforme de 40 hectares.

Il comprend un hall d'exposition couvert, des installations d'accueil, des remises ouvertes au public, des faisceaux de voies en extérieur utilisés pour le remisage et la présentation, ainsi qu'un ensemble de dispositifs ferroviaires extérieurs (appareillages, triages, circuits de rails) en partie utilisables pour des évolutions de matériel. Une voie reliée aux réseaux de la périphérie Montréalaise permet à des trains affrétés pour des occasions spéciales de rejoindre le musée. Ces trains intitulés Museum Express. sont au départ de la gare Lucien-l'Allie, au centre-ville de Montréal.

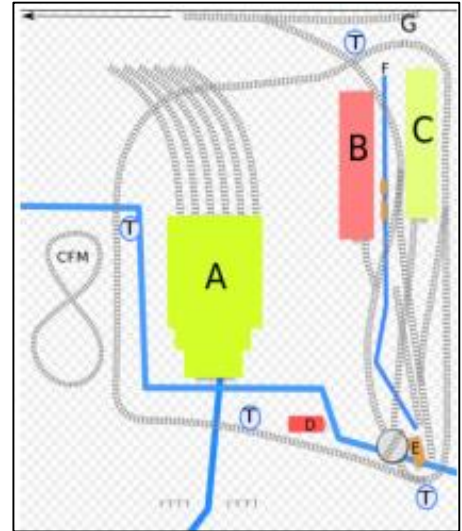


Figure98 : schéma du plan de masse, musée ferroviaire canadien.

source:https://fr.wikipedia.org/wiki/Mus%C3%A9e_ferroviaire_canadien#/media/Fichier:Exporail_plan_exterieur.svg

24/07/2020

En **A**, le pavillon Angus, bâtiment principal du musée. En **B** la réserve fermée. En **C** la réserve ouverte. Le bâtiment marqué par **D** est l'atelier de restauration. Le bâtiment **E** est l'Édifce Hays. La gare Barrington est indiquée en **F**, Le Museum Express arrive en **G**. Les arrêts du tramway sont indiqués par le symbole **T**. **CFM** indique l'emplacement du chemin de fer miniature.

La collection du musée comprend en tout :

- trois voitures à cheval.
- 10000 petits objets reliés à l'histoire ferroviaire.
- 160 véhicules à l'échelle (wagons, voitures, locomotives, automoteurs et tramways).
- 750 modèles réduits ferroviaires à diverses échelles



Figure 99: Section tramway du hall principal

Source:https://fr.wikipedia.org/wiki/Mus%C3%A9e_ferroviaire_canadien#/media/Fichier:Hall_principal_section_tramway.jpg

24/07/2020

1-3-4-Le programme du musée Expo rail :

1-3-4-1-Le Rez-de-chaussée :

-Hall d'exposition du matériel roulant ou Grande galerie d'exposition : elle met en scène une quarantaine de véhicules ferroviaires en taille réelle sur un faisceau de voies.

- Salle d'exposition du CN (la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada).

- Salle d'exposition non permanente : utilisée pour recevoir les événements organisés par le musée tel que les journées thématiques.

- Salle de projection : le pavillon Angus propose une salle de projection au rez-de-chaussée, qui présente le film « L'Express des Rocheuse » réalisé par Stephen Low. Ce film raconte l'histoire de la locomotive 1816 du Chemin de fer Canadien Pacifique.

- Salle des trains miniatures : mitoyenne de la salle de projection, elle présente la collection de trains miniatures du musée et des circuits d'évolution.

1-3-4-2- L'Étage : L'étage du bâtiment principal comprend les sections suivantes :

- Mezzanine

- Salle d'exposition modulaire Saint Constant

- Centre des archives La mezzanine et la salle d'exposition sont régulièrement utilisées pour des opérations événementielles.

En août 2011, une exposition est consacrée au modélisme ferroviaire. Des passionnés de trains miniatures du Québec et de l'Ontario



Figure 101: Voiture Parc Sibley. Exposé ale musée ferroviaire canadien.

Source:https://fr.wikipedia.org/wiki/Mus%C3%A9e_Ferroviaire_canadien#cite_note_20/11/2019

Ferroviaire_canadien#cite_note_20/11/2019

1-3-4-3-Expositions extérieures de matériel : On peut observer sur les voies extérieures de très nombreuses pièces de la collection, locomotives et voitures de voyageurs ou spécifiques. Les véhicules exposés sont régulièrement modifiés au gré des prêts que le Musée ferroviaire canadien est amené à faire.

Animations extérieures L'intégralité de la plateforme ferroviaire extérieure du musée peut être parcourue par les visiteurs.

De nombreuses animations y sont proposées. Certaines sont destinées aux enfants telle le Chemin de fer miniature, à la détente et à la visite en famille, avec le tramway de Montréal



Figure 102 : train miniature pour enfant



figure103 : Locomotives LRC et CP 1100. Exposé dans le musée ferroviaire canadien

La totalité de la plateforme ferroviaire que constitue le musée, et qui occupe près de 40 hectares peut-être parcourue à pieds ce qui donne la possibilité aux visiteurs d'observer et de photographier les matériels, constructions et objets avec une grande liberté.



Figure104: vue sur l'intérieur du musée expo rail

Source:https://fr.wikipedia.org/wiki/Mus%C3%A9e_ferroviaire_canadien#/media/Fichier:View_of_angus_pavillion.jpg

2- La programmation :

2-1 élaborations du programme proposé

Après d'essayer à analyser les centres culturel et de loisir à l'aide de ces programmes officiel, et après d'analyser les différents exemples précédents

Nous avons atteint un programme final d'intervention sur le terrain ensuite remplacer la fonction de base des bâtiments que nous avons décidé de préserver.

puis la proposition des nouvelles installations, espaces de service tel que : des restaurants /des cafétérias /parkings/WC. Afin de diversifier les fonctions, au besoin.

Le programme final (annexe 02).

services	Espaces
Espace service	Accueil administration
Espace culturel	Musée Atelier de création
Espace de prestation	Restaurants Cafeterias Kiosques
Espace commun	Sanitaires public Parking infirmierie
Espace de détente	Espace de jeu Parc des animaux Aqua parc Expositions extérieures des matériels Manège Espace de découverte labyrinthe
Espace technique	Espace de stockage Espace de maintenance Locaux techniques

Tableau : le programme proposé

Tableau des constructions à garder et ses nouvelles fonctions (annexe 03)

batiment	Nouvelle fonction
Batiment voyageur	Accueil +musée a l'étage
Atelier de maintenance	Musée ferroviare
Maison des transitaires	Administration
Cafétériat	cafétériat
Hangar des marchandises	Atelier de création
Centre de comptable	infermerie
Les Bureaux +sdb	Sanitaire public
Les habitations	Des restaurants.

Tableau : les constructions à garder.

5-Les objectifs et les intentions :**5-1-les objectifs :**

- respecter les structures d'origine.
- respecter les volumes d'origine.
- respecter les décors essentiels, tout en respectant ce monument historique
- Donner aux bâtiments une durée de vie plus longue pour les générations futures.
- des nouveaux usages pour les anciens bâtiments.
- Exploiter toutes les caractéristiques du bâtiment.
- L'utilisation de nouvelles technologies pour augmenter l'efficacité et la qualité du bâtiment, telles que l'éclairage artificiel, vitrage ...etc.
- Réutilisation de trains à d'autres fins ou comme exposition même.
- Diversification des services pour accueillir tous les catégories d'âge.
- Récupérer l'ancien souvenir de Biskra.
- préserver le modèle de la ville «ancienne», ou encore «traditionnelle» menacée de devenir une ville «émergente».
- Utiliser l'idée de l'Oasis Urbaine dans la conception de l'espace extérieur.

5-2-les intentions :

- Trouver des solutions pour les différentes pathologies.
- Remplacer la fonction de base des bâtiments préservés par des nouvelles fonctions dans le cadre de la reconversion.
- L'utilisation des plans d'eau comme les ruisseaux "saguias" pour incarner l'apparence de l'oasis comme les sept saguias de Biskra (Kara, Geddacha, Bab el darb, Lemsid, Bab el Fath, Ras El Garya et Medjniche.)²
- L'utilisation de la végétation comme les palmiers.
- Le projet comprenait des aires de jeux, de loisir et d'apprentissage, des espaces d'exposition et autres pour accueillir les jeunes les enfants le vieux que ce soit des femmes ou des hommes
- Récupérer les beaux vieux souvenirs de Biskra, en rappelant certaines de ses caractéristiques telles que les saguias, le calleche et les jeux des boules....
- L'utilisation de l'éclairage artificiel pour montrer plus les choses à clarifier telles que la qualité et les caractéristiques unique de l'époque, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur du bâtiment.

² Abd Allah Farhi ; Biskra de l'oasis à la ville saharienne, Méditerranée n°3.4 2002 p79, 80.

6- L'idée conceptuelle : tant que Biskra se trouve dans un milieu aride la présence de l'eau est très important pour adapté au ce lieu, Et c'est pourquoi l'organisation des sept villages Biskris repose sur un tracé régulier linéaire basé d'un part sur les voies de communication doublées de saguias de (70 cm à 1 m de large) ; et l'époque coloniale (1844-1962) a produit la ville coloniale située au nord de la palmerie pour contrôler la distribution d'eau à partir du fort Saint-Germain .³

Et tout cela est dû à l'importance de l'eau et de l'oasis, en particulier dans la région de Biskra. Dans le but de préserver le modèle de la ville «ancienne et traditionnelle» de Biskra menacée de devenir une ville «émergente».

Concevoir les "oasis urbaines", c'est faire appel à une méthode de fabrication ambiante de la ville, distincte de la méthode fonctionnaliste qui parle seulement d'accueillir des usages dans des espaces formatés (parc, square, jardin ...). Cette méthode place les questions du bien-être, de la lenteur et de la rareté au cœur de la fabrication de la ville durable, où l'oasis urbaine se diffuse sous forme de grappes d'oasis singulières. Donc Si les oasis "complètes" sont rares, il faut que la ville offre de nombreuses oasis partielles



Figure105 : oasis vieux Biskra (idée conceptuelle).

3-1-définition d'une oasis : Une oasis désigne, en géographie, une zone de végétation isolée dans un désert, créée et entretenue par l'homme. On la trouve à proximité d'une source d'eau, lorsqu'une nappe phréatique est suffisamment proche de la surface du sol ou encore parfois sur le lit d'une rivière venant se perdre dans le désert. Îlot de terrain, apte à la végétation et à l'habitation humaine, perdu au milieu d'espaces désertiques et dont l'existence est généralement liée à la présence de l'eau amenée par conduites (à partir de secteurs plus humides) ou par puits (nappe souterraine).

Zone fertile dans une étendue de terrains arides.

Tout lieu, toute situation qui offre une détente, un repos, qui se présente comme une exception au milieu de ce qui est désordre, trouble, etc. : Une oasis de fraîcheur dans une ville surchauffée.⁴

3-2-définition d'une oasis urbaine : L'oasis urbaine est comme une parenthèse, un lieu propice à la détente et au bien-être. Dans cet environnement extérieur au contact des façades habitées, la forte présence du végétal, la clarté de l'écoute et la fraîcheur produisent ensemble une perception cohérente, elle-même propice à l'apaisement des comportements. L'oasis urbaine n'est pas un isolat. Elle produit une sensation d'apaisement, qui donne le sentiment d'avoir quitté une ville où tout se fait dans la vitesse. Elle prend l'attention par effet de contraste, en proposant un enchevêtrement de

³ Abd Allah Farhi ; Biskra de l'oasis à la ville saharienne, Méditerranée n°3.4 2002 p 80.

⁴ Selon dictionnaire la rousse

rues, de bâtiments habités, d'arbres et de végétaux, d'activités sociales et animales, qui produisent des phénomènes sensibles concordants entre eux, associés, en correspondance, vivants et apaisants⁵

3-3-les principaux descripteurs d'une oasis :

Elle prend l'attention par effet de contraste, en proposant un enchevêtrement de rues, de bâtiments, d'arbres et de végétaux, d'activités sociales et animales, qui produisent des phénomènes sensibles concordants entre eux, associés, en correspondance, vivants et apaisants.

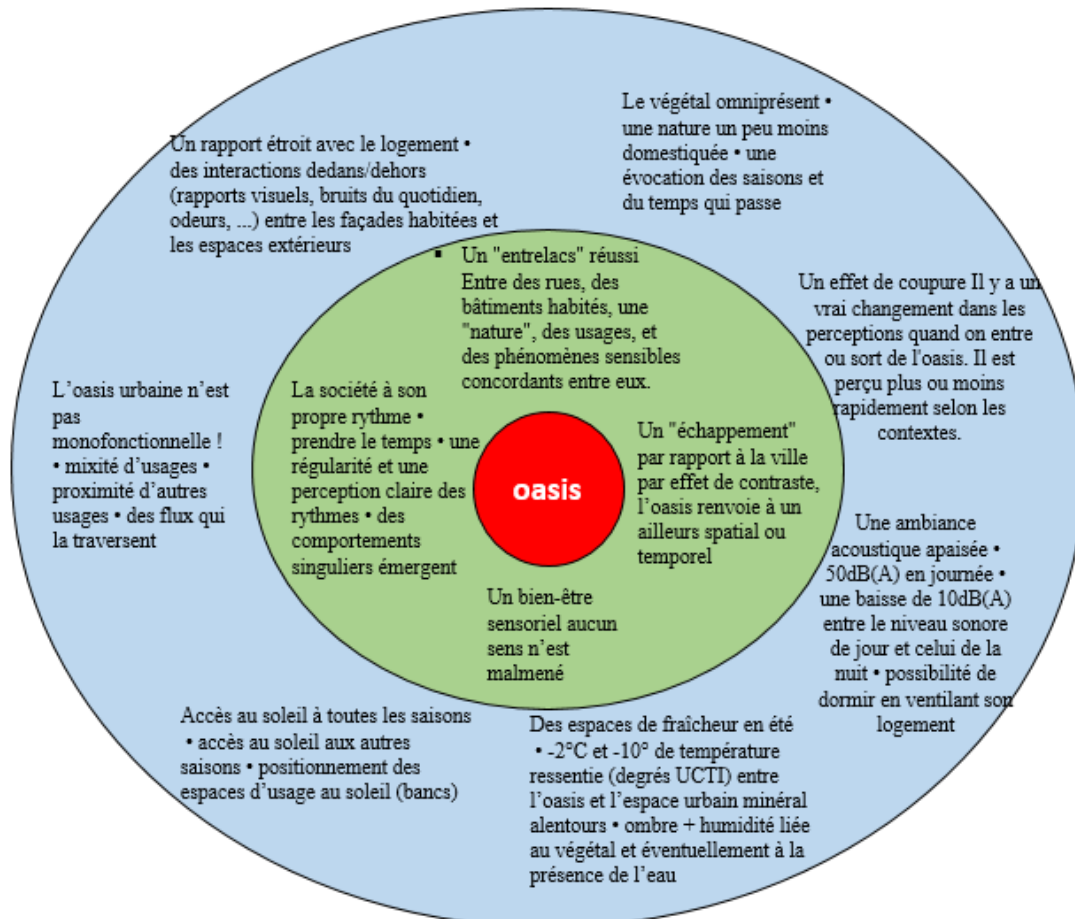


Schéma : 'identification de l'oasis.

Source : Lauréat de l'APR MODEVAL URBA 2015 de l'ADEME juillet 2015- janvier 2018

La description de l'oasis urbaine : descripteurs à destination des professionnels de l'aménagement et de la ville.

La perception de l'oasis urbaine : terminologie issue du croisement des observations du groupement et des "dires" des usagers et habitants le langage doit faire se rencontrer les terminologies habitantes et expertes, parler de l'expérience du citoyen.

⁵ Lauréat de l'APR MODEVAL URBA 2015 de l'ADEME juillet 2015- janvier 2018.p 3.

4-Photos d'archive de matérialisation de l'idée final :



Figure106 : oasis vieux Biskra 1900.



Figure 107 : ancien calleche de Biskra.



Figures 108,109 : anciens fontaines de vieux Biskra 1929.

5-solution des pathologies :

D'après l'étude des pathologies dans le chapitre précédent, on va essayer de donner les traitements afin de prolonger la vie et protéger les bâtiments préservés.

5-1- Pathologies physiques:

5-1-1 La structure :

- Pose des tirants : On doit remettre les tirants ou on a remarqué l'absence des tirants, La pose de tirants dans les structures murales vise généralement à freiner l'effondrement des murs ou leurs déformations progressives transversalement à leur plan. Cette méthode consiste à disposer des éléments linéaires qui vont exercer des tractions. Appelés tirants, ces éléments sont constitués en principe d'un câble d'acier et fixés à deux murs opposés par des pièces spécifiques d'ancrage qui évitent l'évolution de leur écartement et la perte subséquente de leur capacité résistante. Il convient de prévoir que l'un des deux éléments d'ancrage, au moins, admettra le réglage périodique de la tension pour compenser les effets de l'allongement éventuel du tirant.

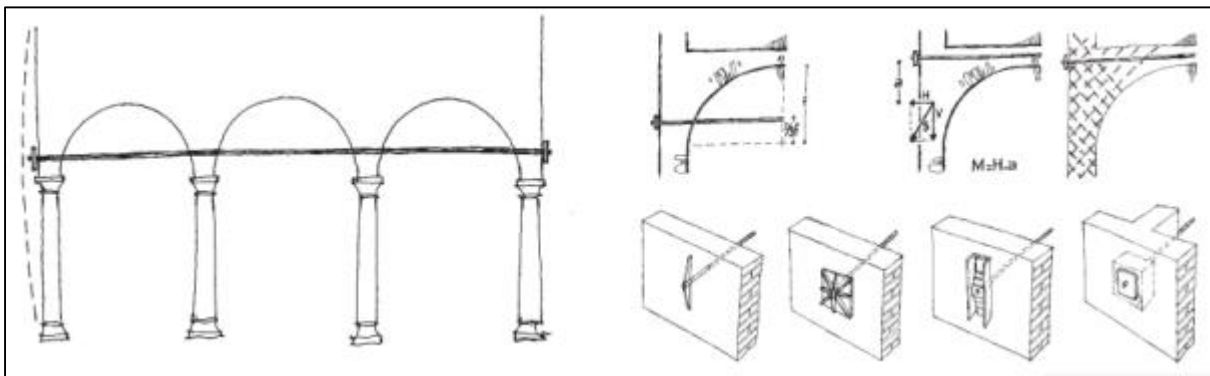


Figure 110 : schémas pose des tirants

5-1-2 Les murs :

Il s'agit de remplacer le matériau de la partie fissurée, bombée ou menacée par la dégradation et de reconstruire avec le même matériau ou d'autres dont la résistance et la déformabilité seront similaires. Dans les murs ou les piliers en pierre ou en brique, l'usage veut que l'on reprenne le même matériau, tandis que dans les murs en terre, on pourra employer la brique. Dans tous les cas, l'objectif de l'intervention ne peut que prétendre restaurer la capacité portante initiale de l'élément endommagé Remplacement physique de la partie endommagée.

5-1-3-Les gouttières et les jets d'eau :

Les seuils de fenêtre, les solins et les gouttières qui rejettent l'eau directement sur le mur doivent être réparés ou remplacés pour éviter d'autres dommages. Il est essentiel que les détails de construction empêchent la pluie et l'eau de fonte de s'écouler sur la maçonnerie. Les bâtiments anciens ont souvent de larges débords de toit pour protéger la maçonnerie sous-jacente.

5-1-4 La miniseries:

Toute la menuiserie du site devra être remise en l'état, tel que les fenêtres et les portails métalliques ou en bois.

5-1-5 Réparation des vitrages :

L'ensemble des ouvertures qui agrémentent les façades et les couvertures (façade et toiture en sheds) devra être remis en l'état. Pour cela, les menuiseries en bois et métallique devront toutes être brossées et enduites d'un film protecteur (antirouille), puis repeintes avant d'être de nouveau agrémentées de vitres ordinaires pour les parois verticales et de vitres translucides en matière plastique ou de verres spéciaux (ex : thermolux) ayant pour effet de diffuser le rayonnement solaire pour les vitrages des toitures.

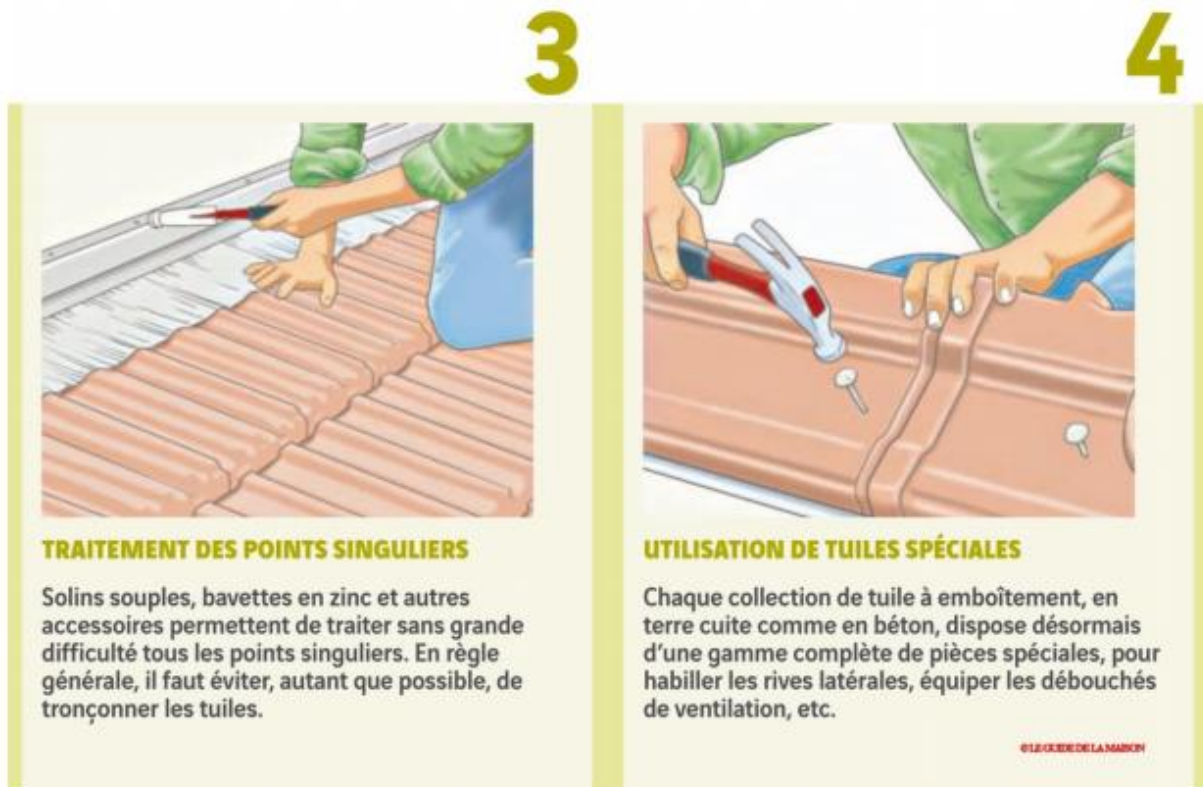
5-1-6 la couche noire sur la tuile dessus de traverse des locomotives :

Nettoyer la tuile et les pièces endommagées et les enduire de nouveaux matériaux anticorrosion.

5-1-7 La toiture:



Figures 111,112 : étapes la couverture de la toiture en tuile.



Figures 113,114 : étapes la couverture de la toiture en tuile.

5-2-Pathologies humides:

5-2-1 Les remontées capillaires :

- **Par l'insertion d'un drainage étanche :** Ce procédé consiste à introduire horizontalement dans l'épaisseur du mur une barrière étanche qui supprime les pores par lesquels s'effectuent les remontées capillaires.

Deux types d'interventions sont possibles :

- Une barrière étanche peut être constituée d'un liquide étanchéifiant, injecté sous pression ou simplement par la gravité en utilisant un entonnoir dans une série de percements.
- La barrière étanche peut être réalisée à l'aide d'un film de matériau imperméable (plomb, cuivre, membrane bitumée ...etc.) après sciage de la maçonnerie.
- **Par maître un drainage:** Le drainage est une technique de construction qui consiste à protéger les bâtiments de l'humidité », il peut être réalisé à l'aide de matériaux naturels ou synthétiques pour le rôle de collecter et transporter les eaux pluviales

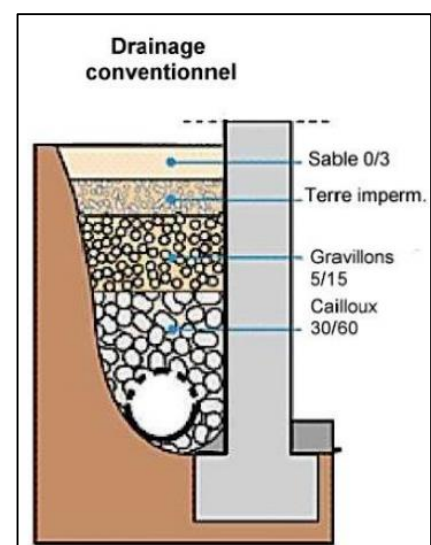


Figure 115 : drainage conventionnel

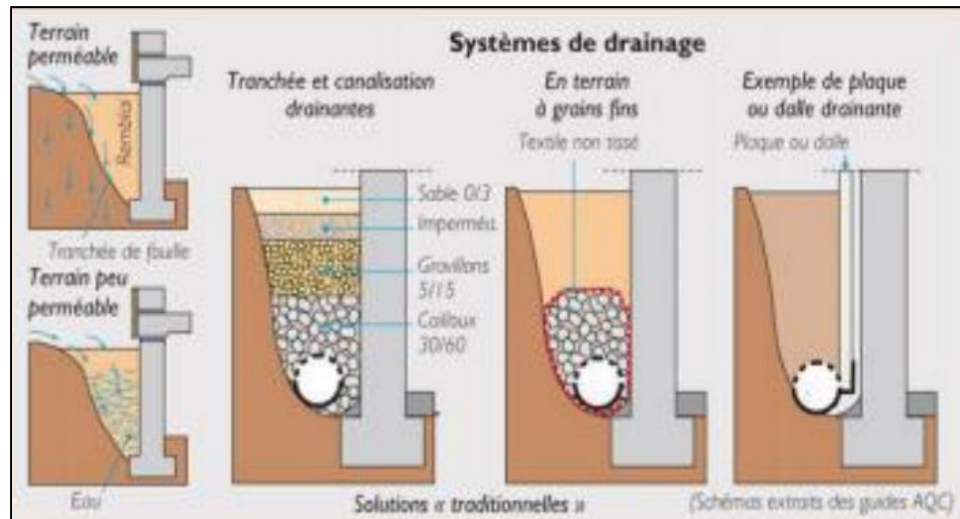


Figure 116 : Système de drainage

5-2-2 Les infiltrations d'eau :

Traiter l'infiltration d'eau en protégeant le mur extérieur contre des conditions météorologiques défavorables. C'est que l'humidité entre dans la maison à travers ce mur.

Il y a trois manières pour traiter le mur extérieur contre l'infiltration d'eau :

- l'hydrofugation de la façade,
- un traitement avec une peinture anti-humidité
- le renouvellement du bardage de façade.

Conclusion :

Dans ce chapitre, on a analysé quelques exemples, qui ont une relation avec notre projet d'intervention sur la gare ferroviaire de Biskra. Afin d'arriver à un programme final qui m'aider à matérialiser les approches à exploiter de l'intervention sur mon projet.

Le traitement des problèmes et pathologies, nous à aider à revaloriser les bâtiments étudiés (le bâtiment voyageur, l'atelier de maintenance et la maison des transitaires) et les conserver a prolongé ses durées de vies.

Conclusion general:

Dans cette étude nous avons tenté d'éclaircir des notions fondamentales concernant la notion du patrimoine et le monument industriel ferroviaire historique et leurs valeurs patrimoniales, ainsi nous avons pu répondre aux questions majeures que nous avons posées au commencement de notre travail.

Le patrimoine industriel est porteur de grandes valeurs architecturales, historiques, cognitives et autres véhiculées par un ensemble de composantes matérielles et immatérielles dont la gare ferroviaire. Nous avons abordé cette recherche de la manière suivante :

Dans la première partie : nous avons défini les concepts et les théories essentielles de patrimoine et du patrimoine industriel, en consentiront sur le patrimoine ferroviaire et le chemin de fer, puis le sauvegarde de ce patrimoine par choisir la reconversion comme méthode d'intervention.

Dans le deuxième chapitre on a étudié l'historique de la ville de Biskra et la situation du notre site au niveau de la ville , dans la deuxième partie de ce chapitre on a étudié le site en choisissant trois bâtiments parmi les bâtiments qui le compose qui sont: le bâtiment voyageur , l'atelier de maintenance et la maison des transitaires (situation par apport au site, description, plans ,façades ,système constructif et matériaux de construction) Au cours de cette partie, nous avons bien connu le monument par l'étude détaillé de ces éléments ,et par la détermination des différents pathologies physique et humide par les quels souffre notre site .

Donc on a permis de décoder le site et les espaces qui le renferment afin de lire et de connaitre la répartition de celui-ci et affirmer que ce dernier constitue une partie importante du patrimoine ferroviaire et industriel algériens. En effet, la technicité de mise en œuvre et sa valeur historique, technique, architecturale, urbaine, qui le définit essentiellement.

Et d'après les résultats du diagnostic à tous les niveaux, on peut dire que le monument est en état de conservation plutôt dégradé et il est nécessaire d'intervenir et faire des solutions rapides.

Dans le dernier chapitre, on a analysé différents exemple afin d'arrivé à un programme finale de notre choix d'intervention proposé. Ce programme nous a expliqué un ensemble d'objectifs à atteindre et incarner l'idée conceptuelle de notre projet "un centre culturelle et de loisir", puis on a proposé des solutions des pathologies pour assurer sa durabilité et son sauvegarde aux futures générations.

Pour conclure, l'Algérie dispose d'un patrimoine bâti et une richesse exceptionnelle dont la sauvegarde reste une problématique. Aujourd'hui, le patrimoine algérien et surtout le patrimoine ferroviaire présent un état de dégradation et un manque d'intérêt avancé dont les causes sont multiples à savoir l'indifférence, la négligence, le manque d'entretien.

Bibliographie :

1-Livres et articles :

- 1- Architecture et urbanisme en Algérie .d'une rive à l'autre (1830-1962) Aleth Picard.
- 2-Bailly Gh.1975, Patrimoine architectural, Pouvoirs locaux et politique de maintenance intégrée, Ed. Delta, Vevey (CH), Paris P. 30
- 3- Biskra de mon enfance .Fouad Feliachi Edition 999 .21/12/2018.
- Chemins de fer algériens / Situation au 31 Décembre 1885 / Direction des chemins de fer
- 4- cité dans Cartier Claudine, l'héritage industriel, un patrimoine, patrimoines référence, CRDP Franche-Comté, Besançon ; 2002
- 5- Définition de l'UNESCO de la culture de la conférence mondiale sur les politiques culturelles mexico City 26 juillet-06 août 1982
- 6- Françoise CHOAY ; Le patrimoine en question, anthro pologie pour un combat ; éditions du seuil ; 2009 ; introduction générale
- 7- Jean-Marie BRETON ; Patrimoine culturel et tourisme alternatif (Europe, Afrique, Caraïbe, Amérique) ; éditions KARTHALA ; 2009 ; p.156
- 8-JORA no 44, année 1998 Loi sur la protection du patrimoine culturel.
- 9- JORA no 60, année 2003 Décret exécutif n ° 03-324 du 5 octobre 2003 définissant les modalités d'élaboration du Plan permanent pour la conservation et le développement des secteurs protégés (PPSMVSS).
- 10- Khalifa Abdel-Rahman, "Aperçu de la législation et des réglementations algériennes, pour la préservation et la mise en valeur du patrimoine de masse", Bulletin législatif sur la protection des sites, des musées et des monuments historiques. Agence nationale pour la protection des sites et monuments historiques, Alger, page 7
- 11- La Conquête du desert.
- 12- Les équipements culturels et la pratique culturelle dans la ville Québécoise, Brigitte Ricard et Rosaire Garon, loisir et société, juillet 2013.
- 13-les publications du Conseil québécois du loisir (CQL) 2011.
- 14-Méditerranée, tome 99, 3-4-2002. Le Sahara, cette «autre Méditerranée» (Fernand Braudel).
- 15-Philippe Bonhôte, la Scénarisation des gares ferroviaires, mémoire de thèse P16.
- 16-Ragon, Michel .l'architecture des gares .paris : Denoël, 1984.p108.
- 17-Razime Dallel : parc culturel à Constantine. Mémoire de maitrise.IAUC.source" la culture en question "WADI BOUZAR ed SNED 1982.
- 18-Reconversions. L'architecture industrielle réinventée. Emmanuelle Real. IN SITU 26/2005 p13
- 19-Rolland, G.. Colonisation française au Sahara. L'Oued Rir'. Le chemin de fer de Biskra. Tougourt. Ouargla. 1888.
- 20-Sritia.L, Belakehal A.Z, Boussora.K, Saouli .Le damier colonial de Biskra ou l'histoire Courier du Savoir, Biskra, Département d'Architecture, Université Mohamed Khider, BP. 145, Biskra, Algérie ; Juin 2002.
- 21-Stavy architectes – architecture et patrimoine –mémoire de recherche –Mars 2015.

2-Mémoires :

- 1-Amrani EL-Khansa, 2018. La réhabilitation de l'atelier de maintenance SNTF Biskra en un musée ferroviaire, mémoire de fin d'étude (master 2). Université Mohamed Khider de Biskra, Non publier.
- 2-Chaker Hichem Larbi, 2014.La reconsidération de la gare de Biskra, mémoire de fin d'étude (master 2).Université Mohamed Khider de Biskra, Non publier.
- 3-Masmoudi Soumaia, 2019 .La réhabilitation de la maison des transitaires de la gare ferroviaire de Biskra en une maison d'Hôte pour les cheminots, mémoire fin d'étude (master 2), Université Mohamed Khider de Biskra, Non publier.

3-Sites internet :

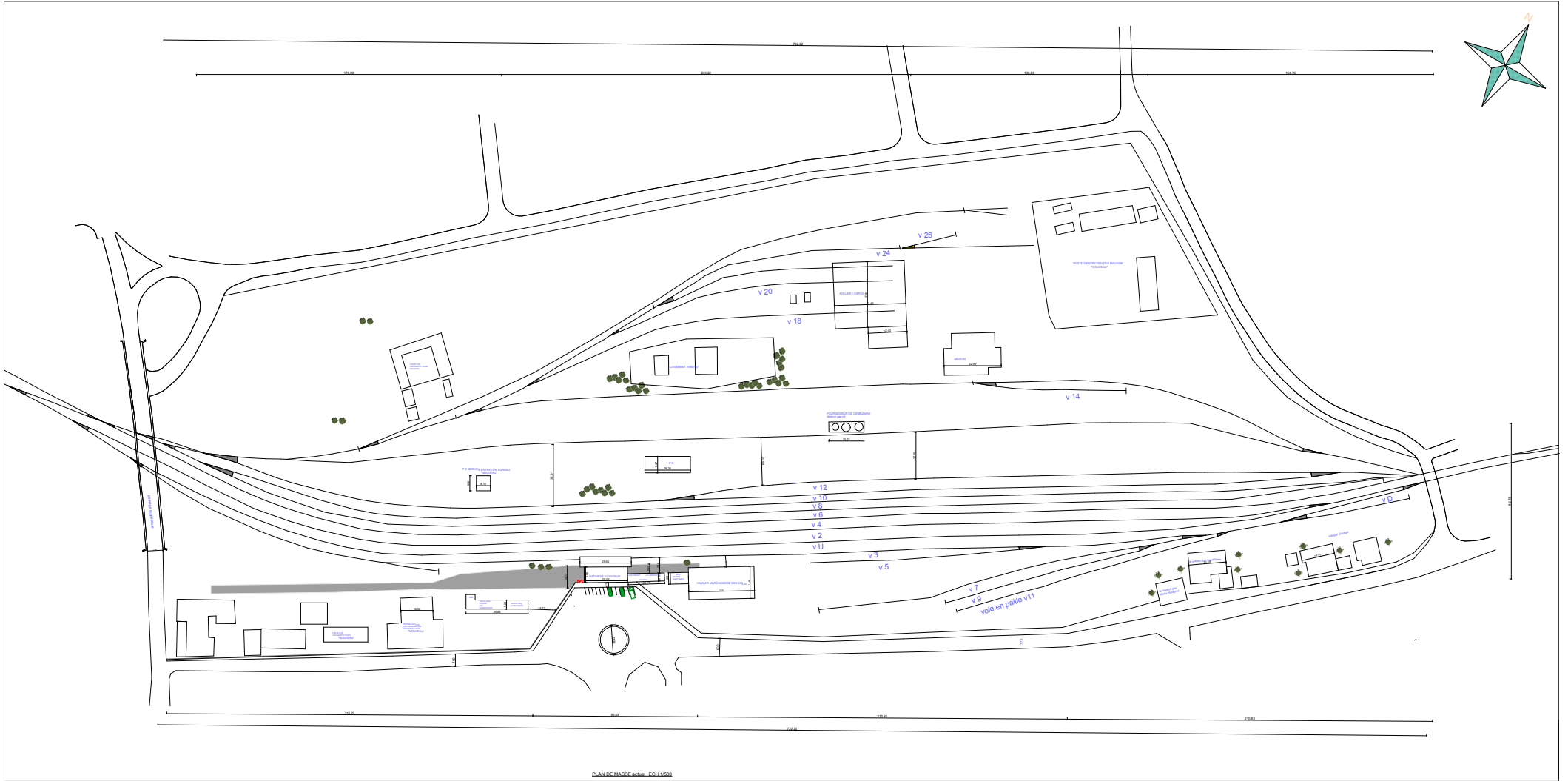
- 1- gallica.bnf.fr/Ecole nationale des ponts et chaussées
- 2- <http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/GARE%20FERROVIAIRE/fr-fr/28/01/2020>
- 3- <http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/GARE%20FERROVIAIRE/fr-fr/30/01/2020>
- 4- http://paris1900.lartnouveau.com/paris07/gare_d_orsay.htm 24/07/2020.
- 5- http://paris1900.lartnouveau.com/paris_les_gares.htm 20/07/2020.
- 6- <http://www.aqpi.qc.ca/le-patrimoine-industriel.html> 28/01/2020.
- 7- <https://fr.map-of-paris.com/plans-mus%C3%A9es/plan-mus%C3%A9e-d%27orsay> 24/07/2020.
- 8- https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_des_chemin_de_fer_alg%C3%A9riens#mw-head 30/10/2020
- 9- https://fr.wikipedia.org/wiki/Mus%C3%A9e_ferroviaire_canadien#/media/Fichier:Exporail_plan_exterieur.svg.
- 10- https://fr.wikipedia.org/wiki/Patrimoine_culturel.25/01/2020
- 11- <https://www.alamyimages.fr/photo-image-gare-gare-dorsay-paris-56674716.html> 24/07/2020.
- 12- <https://www.lereflet.qc.ca/exporail-le-Musee-ferroviaire-canadien> 04/08/2020.
- 13- <https://www.linternaute.com/savoir/magazine/1057433-renovation-du-musee-d-orsay>25/07/2020.
- 14- https://www.memoireonline.com/03/19/10675/m_Amenagement-d-un-parc-de-loisirs-dans-la-ville-de-Brazzaville-Cas-de-la-reserve-forestiere-de-la9.html02/02/2020.
- 15- icip.icomos.org/downloads/Charte_ICOMOS_Interpretation_FR_10-04-07.pdf
- 16- ICOMOS Pour l'interprétation et la présentation des sites culturels patrimoniaux
PROPOSITION DE VERSION DEFINITIVE Révisée sous les auspices du Comité scientifique ICOMOS sur l'interprétation et la présentation Le 10 avril 2007, en ligne :
http://icip.icomos.org/downloads/Charte_ICOMOS_Interpretation_FR_10-04-07.pdf
- 17- Tylor, Edward « primitive culture » 1871 dans C.VERDURE
<http://fr.wikipedia.org/wiki/culture>.
- 18- Vers une civilisation du loisir, Revue française de sociologie Joffre Dumazedier 1962.
- 19- www.railway-museum.jp 20/11/2019.

programme proposé

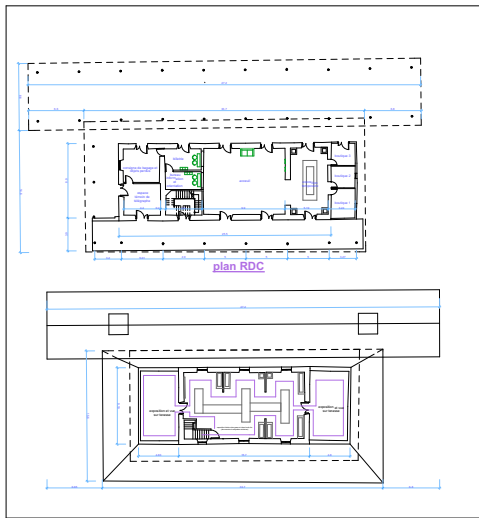
services	espaces	détails	N°	surface	Totale
espace service	acceuil	hall d'acceuil	1	250 m ²	300 m ²
		reception	1		
		boutique	1	20 m ²	
		billetterie	1	20 m ²	
	administration	bureau directeur	1	25 m ²	210 m ²
		secrétariat	1	15 m ²	
		bureau responsable des activités culturelles	1	20 m ²	
		cellule de sécurité (caméras et suivi)	1	40 m ²	
		salle des réunions	1	60 m ²	
		bureau comptable	1	20 m ²	
sanitaires	2	14 m ²	510 m ²		
espace culturel	musée	galerie d'exposition	1	200 m ²	440 m ²
		exposition temporaire	1	100 m ²	
		salle de projection	1	100 m ²	
		bureau responsable	1	25 m ²	
		sanitaires	2	14 m ²	
	atelier de création	peinture	1	80 m ²	274 m ²
		sclupture	1	80 m ²	
		labo photo	1	50 m ²	
		clubs scientifique	4	50 m ²	
		sanitaires	2	14 m ²	
750m ²					
espace de prestation	restaurant	traditionel moderne	1		
	caféteriat	littérature philosophie glaces	1		
	kiosques	kiosques multiple services	10		
espace commun	sanitaire public	hommes femmes	50x2	1400 m ²	2464m ²
	parking	couvert ouvert	1	1000 m ²	
	infermerie	cabinet medecin	1	20 m ²	
		salle controle sanitaire	1 1	30 m ² 14 m ²	
espace détente	exposition extérieurs des matériels	train miniatures trains anciens voitures	1		
	espace de jeu	enfants (manège) adultes (footing , boules)	1		
	parc des animaux	espaces des animaux écuries cheveaux	1		
	aqua parc	des plans d'eau +toboggants...	1		
	espace de découverte en labérente	espace en labérente + status pour exposition	1		
	manège	grande roue ,chaise volante , bateau pirate mikinging électriques	1		
	espace technique	espace de stockage		1	
espace de maintenance		1			
lacaux techniques		1			

tableau des constructions a garder

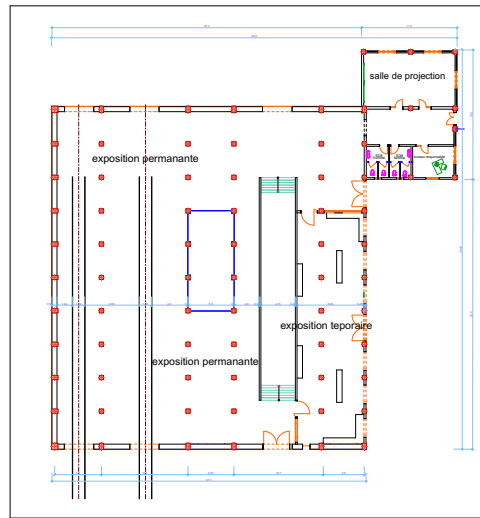
construction	photo	la date	état de conservation	fonction	nv fonction	justification
1 - bâtiment voyageurs		1888	bonne état de conservation	accueil + administration	accueil + exposition étage	se distingue par son architecture coloniale et fournit toutes les informations le concernant+ surface suffisante
2 - atelier de maintenance		1888	mauvaise état de conservation	dépôt + maintenance	musée	se distingue par son architecture coloniale et fournit toutes les informations le concernant+ surface suffisante
3 - maison des transitaires		entre 1900 et 1910	moyenne à dégrader	maison abandonnée	administration	se distingue par son architecture coloniale et fournit toutes les informations le concernant + surface suffisante
4 - hangar		1888	moyenne	hangar des marchandises et des colis	atelier de création	se distingue par son architecture coloniale et industriel + surface suffisante
5 -caféteriat		1888	moyenne à dégrader	caféteriat	caféteriat	unel anciennes caféteriat de l'époque coloniale et qui garde encore son role jusq'à présent et accueille quelques clients + surface suffisante
6 -centre comptable		epoque coloniale	moyenne à dégrader	des bureaux non fonctionelles	infermerie	situé à proximité de plusieurs fonctions (accueil et centre de création ..) et donne sur la rue principale Saouli Cherrif pour faciliter l'activité et notamment l'accé de l'ambulance + surface suffisante
6 -bureau+ SDB		epoque coloniale	moyenne à mauvaise	des bureaux non fonctionells et sdb	sanitaire public	se distingue par son architecture de l'époque coloniale + surface suffisante
6 -habitations		epoque coloniale	mauvaise	des habitations des résidents n'ont aucune relation avec la gare	des restaurants	il n'a pas été possible de prendre des informations ou des photos claires ou rapprochées car ses résidents ne souhaitaient en aucune façon mais sont distingue par ses architecture unique de l'époque coloniale + surface suffisante



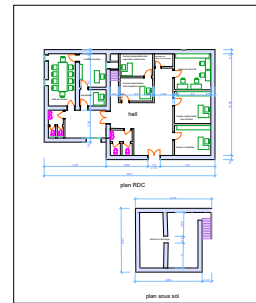
PLAN DE MASSE actual. ECH 1/500



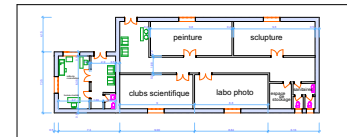
plan bâtiment d'accueil
= musée à l'étage
(bâtiment voyageurs)
ech 1/100



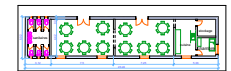
plan musée ferroviaire
(atelier de maintenance)
ech 1/100



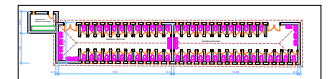
plan administration
(maison des translaire)
ech 1/100



plan infirmerie + atelier de création
(centre de comptable + hangar des
marchandises)
ech 1/100

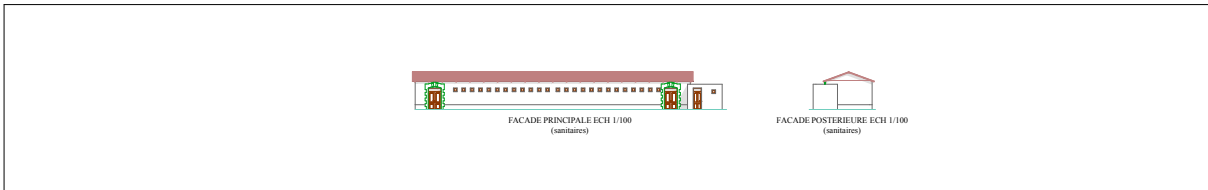
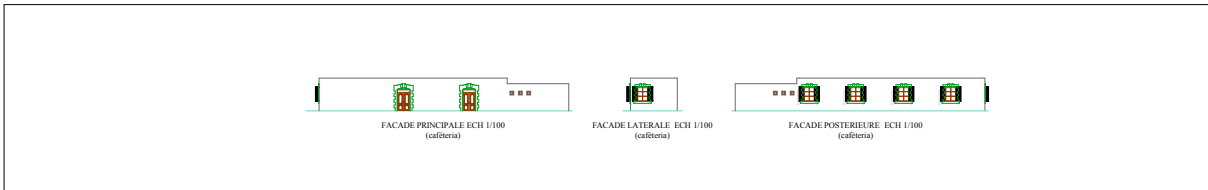
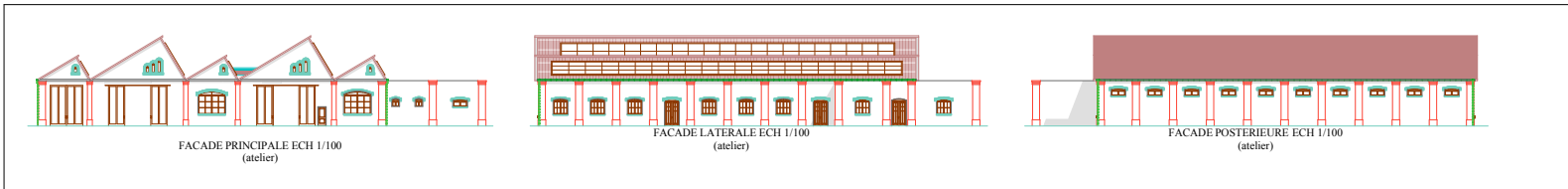
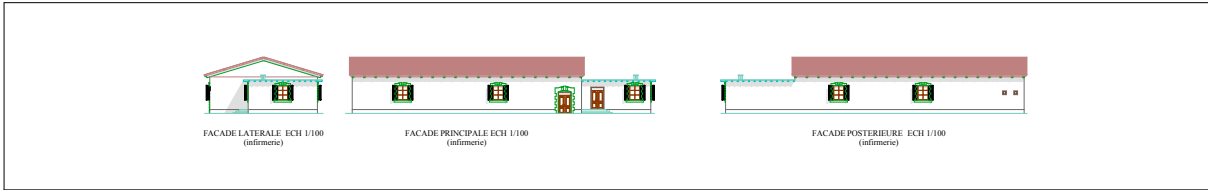
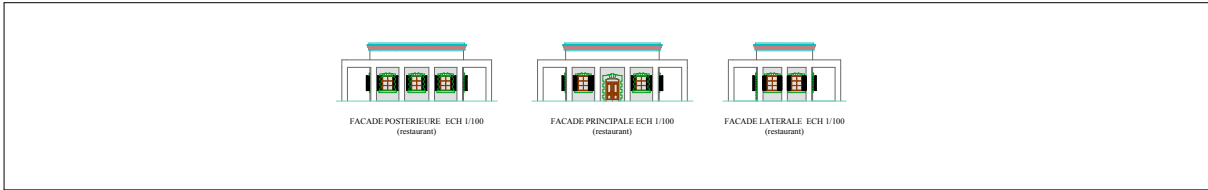
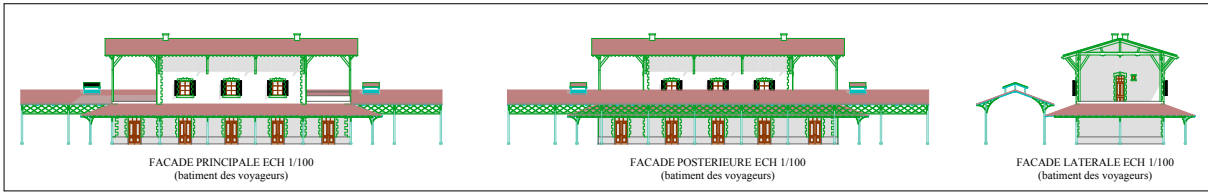


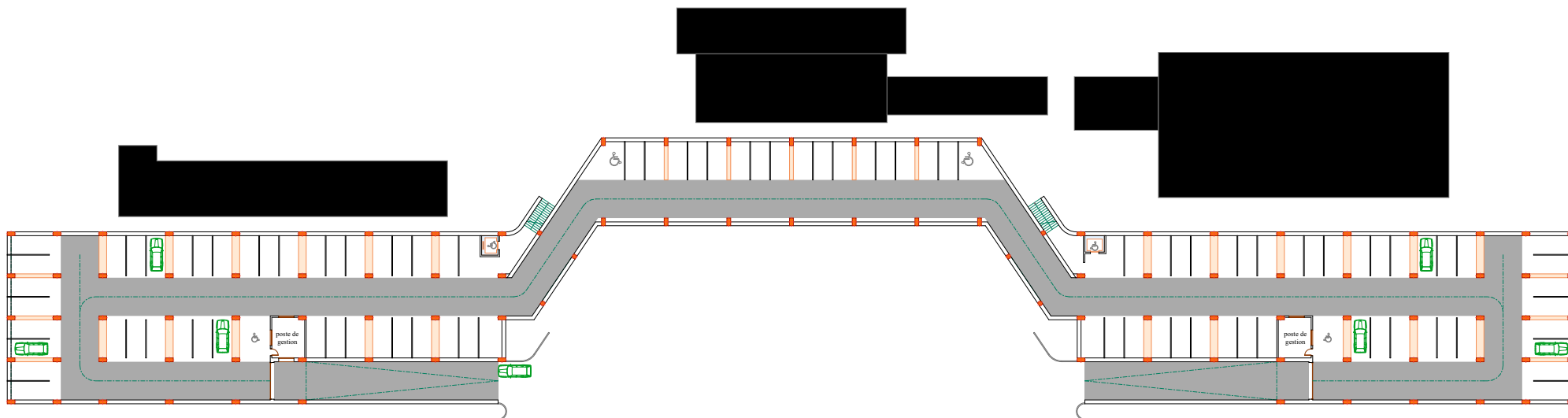
plan cafétéria
(caféteria)
ech 1/100



plan sanitaire public
(sanitaire + bureau)
ech 1/100

les plans ech 1/100

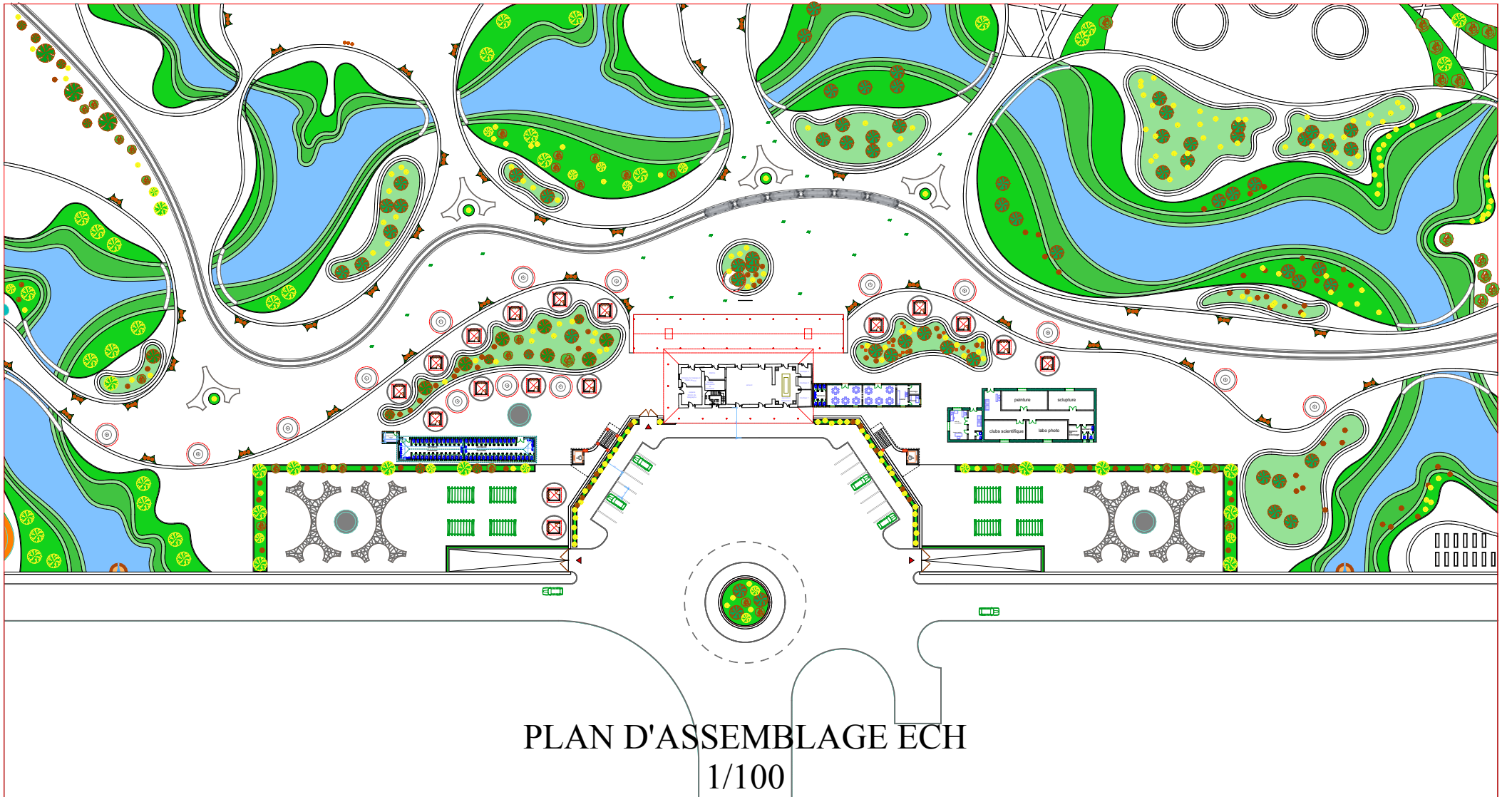




PLAN SOUS-SOL ECH 1/100



PLAN DE MASSE ECH 1/100



PLAN D'ASSEMBLAGE ECH
1/100



Résumé :

La gare de Biskra est un symbole du patrimoine industriel des chemins de fer, qui nous oblige à préserver cet héritage historique et à assurer sa pérennité pour les générations futures, notamment après la décision d'avoir sorti le chemin de fer hors le tissu urbain ; Au cours du processus d'intervention, afin de le transformer en un centre culturel et de loisir ouvert à toutes les catégories d'âge. Cela ne peut être fait qu'après avoir examiné les dommages subis, les avoir diagnostiqués, puis choisir les solutions appropriées et concevoir le terrain en fonction de la nouvelle fonction sous l'idée d'une oasis urbaine en récupérant l'ancien souvenir de Biskra et en consolidant ses caractéristiques pour l'individu et la communauté Biskri.

Mots clés : patrimoine, patrimoine industriel, gare ferroviaire, reconversion, bâtiment voyageurs, atelier de maintenance, maison des transitaires, centre culturel, loisir, oasis urbaine.

للمختص:

محافظة القطار بيسكرة رمز من رموز التراث الصناعي المميز بالسر كك لحد ديدية، ويمتطلب هذا الحفاظ على هذا الموروث التاريخي وضمان تراثه في القادمة خ ل ص ق ب ع د ق ر ا ر ا خ ر ا ل ل م س كة ال حي ية خ ا ر ج ال ندي ج ل ا ع م ر ل ي و ل ك و ن ل ل ل ا ح ف ا ط م ن ل ل ل ل م خ ت ل فة م ن ه ا ا ع ا دة ال ت ح و ي ل ل ل ك ب ج طة م ر ل ل ق و ا ع د ر ا ا ت و ج ب م ر ا ع ك ه ا ل ت ل ع م ل ية ال ت د خ ل ب غ ي ق ت ح و ي ل ه ا ل م ر ك ت ق ا ف ي و ت ف و ي ي م ف ت و ح ل ج ط ل ع ي ا ت ال ع م ر ية . و ه ذا ي ت م ب ع ف ح ا و ت ش ن خ ي ص ه ا و ا ت ح و ي ا ر ل ح ل و ل ال ت م ا س ية و ا ع ا ن ق ص ي م ا ر ض ي ق م ل ي ا س ب ا ل و خ ف ية ال ج ي د ت ح ب ق ك رة ال و ا حة ال ع م ر ل ي م س ت ر ج ا ع ذ ا ك ر ق ب س ك ر ا ل ق د ي م و ت ر س ي خ م ع ل ل م ل ف ر د و ل م م م ع ا ل ي س ك ر ي .

للإهتمامات احيية:

تراث متراثل صناعي، محطة قطار، إبعات حويل، بيميل مسفلين، ورشة الصريين م س ك ن عم الل س ك ك ال حي ية، م ر ك ت ق ا ف ي و ت ف و ي ه ي، و ا حة ع م ر ل ية.