



République Algérienne Démocratique et Populaire  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche  
Scientifique



**Université Amar Thelidji- Laghouat**

**Faculté de génie civile et d'architecture  
Département D'architecture**

## **MEMOIRE DE MASTER**

**Présenté par :**

**Mahdjoub Youcera Naima**

**DOMAINE : Architecture, Urbanisme et Métiers de la ville**

**FILIERE : Architecture**

**OPTION : Architecture et patrimoine.**

### **Thème**

**REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE  
FERROVIARE COLONILAE A DJELFA**

#### **Jury de soutenance :**

<b>Nom et Prénom</b>	<b>Grade</b>	<b>qualité</b>
Mr Othemeni Magherbi	MAA	Président
Mme Hebboul Hanane	MAA	Examineur1
Mme Naidjat khadija	MAA	Rapporteur

**Promotion juin 2020**

## REMERCIEMENT

Tout d'abord, louange à « Allah » qui nous a guidé sur le droit chemin tout au long du travail et nous 'a inspiré les bons pas et les justes reflexes. Sans sa miséricorde, ce modeste travail n'aura pas abouti.

En second lieu, nous tenons à remercier tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à la réalisation de ce mémoire.

A ce titre, nous remercions vivement notre encadreur Mme. Naijat khadija pour son aide et ses conseils judicieux.

A Mr Othmani magherbi, qui nous a fait l'honneur de présider le jury et de juger notre travail ainsi que ses efforts fournis durant notre période de formation.

Aussi, nous tenons à exprimer notre reconnaissance aux membres de jury : Mme Hebboul hanane pour l'intérêt qu'ils ont porté à cette étude en acceptant d'évaluer notre travail.

Nos vifs remerciements à tous nos enseignants notamment pour leurs contributions concrètes à travers l'accès à l'information et surtout pour le savoir et les efforts qu'ils ont fourni durant notre cursus d'étude.

Enfin un remerciement pour jaafar nabiha pour son aide et sa contribution à l'élaboration de ce travail.

## DEDICACE

**A**ux êtres qui me sont les plus chères au monde:

- Mon père: à qui je dois tout, et qui m'a soutenu le long de mes études.
- Ma mère: celle qui m'a transmis la vie, l'amour, le courage.

Tous les mots du monde ne sauraient exprimer l'immense amour que je vous porte, ni la profonde gratitude que je vous témoigne pour tous les efforts et les sacrifices que vous n'avez jamais cessé de consentir pour mon instruction et mon bien-être. J'espère avoir répondu aux espoirs que vous avez fondés en moi. Je vous rends hommage par ce modeste travail en guise de ma reconnaissance éternelle et de mon infini amour. Que Dieu tout puissant vous garde et vous procure santé, bonheur et longue vie

A mes Très Chers: Maria ,Nabiha pour la joie et l'amour que vous me procurez.

A mes grands-parents, mes amies, mes confidentes Ikhllass,Souad, nodjoud.

A l'âme de Abdelislam Benchrik qui nous a quitté tôt.

A l'ame de mes grandes parents paternel

A mes oncles, mes tantes, mes cousins et mes cousines je vous remercie pour votre soutien.

A toute la famille Jaafar et Belahrech.

A mes très chères amies : ROFAIDA HIRI, NADIA, MANEL, IKRAM, LINA.

Merci pour les bons souvenirs qu'on avaient vécu, de votre soutien et de votre serviabilité à tous moments que dieu vous garde et vous protège tous et toute..



République Algérienne Démocratique et Populaire  
République Algérienne Démocratique et Populaire  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche  
Scientifique



**Université Amar Thelidji- Laghouat**

FACULTE ou INSTITUT : génie civile et architecture

DEPARTEMENT : d'architecture

RESUME DE MEMOIRE DE MASTER

**Domaine** : Architecture, urbanisme et métiers de la ville.

**Filière** : Architecture.

**Option** : Architecture et patrimoine.

**Thème** : Réhabilitation et reconversion de la gare ferroviaire coloniale a Djelfa.

**Présenté par** :Mahdjoub youcera naima.

**Encadré par** :Naidjat khadidja .

**Résumé :**

Le patrimoine est la source fiable du mémoire du génie humain ou d'une intervention étrange (colonialisme). La préservation et la mise en valeur de et tare est primordial et un indice du développement local, économique, social.

La gare ferroviaire coloniale a Djelfa procède une richesse architecturale artistique et patrimoniale, cette étude a pour objectif de diagnostiquer l'état actuel du bâtis afin de proposer une réhabilitation pour l'amélioration de l'environnement immédiat ainsi que le changement de quelques espaces afin de la préserver aux futures générations.

pour la réhabilitation et la reconversion du monument nous avons traité l'extérieure ainsi que l'intérieure du bâtiments voyageurs , l'aspect extérieure de façades a resté à l'ancienne or que l'intérieure serait traite avec une touche de modernité ; avec une démolition de quelques cloisons ,le dépôt de stockage sera reconverti à un foyer, la proposition d'un circuit touristique(au site naturel) qui départ de la gare et qui revitalise l'ancien chemin de fer.

la première station sera a la foret de senlba avec une possibilité de faire deux activités (cyclisme, le camping) la deuxième station le rocher de sel (site naturel préservé par l'Unesco ) qui a renforcé le tourisme local, régional et national.

**Mots clé** : Mise en valeur, colonialisme, la gare ferroviaire, la réhabilitation, reconversion, circuit touristique.



People's Democratic Republic of Algeria  
Ministry of Higher Education and Scientific Research  
Amar Thelidji University - Laghouat  
FACULTY or INSTITUTE : civil engineering and architecture  
DEPARTEMENT : of architecture



### ABSTRACT OF MASTER MEMORY

**Career** : Architecture, town planning and crafts of the city.

**Filiere** : Architecture.

**Option** : Architecture and patrimoine.

**Theme** .:

**Presented by** : Mahjoub Youcera Naima.

**Supervised by** : Naidjat khadidja.

#### **Summary** :

Heritage is the essence of the humanitarian engineering memory; or due to external interventions (colonization). Therefore, it is important to preserve and foster the legacy. Since, it is the indicator of local economic and social development.

The ancient train station in Djelfa, Algeria; is considered to be an architectural, artistic and priceless wealth. This study aims at diagnosing the current situation of the building; for the sake of suggesting rehabilitations; which would improve the surrounding environment. In addition, changing several spaces and integrating services for maintaining the facility for future generations.

Regarding the process of rehabilitation and re-employment of the structure; we have improved the internal passengers' section and the external interfaces with preserving its original design. Whereas, we have added modern touch from the inside by dismantling the walls separating the warehouses. These warehouses were designed for business purposes. Moreover, we have suggested new tourism path; which starts from the station. This path would revive the old railroad. In correspondence, the first station would be the Senbla forest with the possibility of providing recreational activities as: cycling and camping. Whereabout the second station -Rock of salt- is a natural location under the protection of the UNESCO. Hence, it would reinforce the local, provincial, and national tourism.

**Keywords**: Revaluation, Rehabilitation, Re-Employment, Tourism Path, colonization Train Station.



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة عمار تليجي الأغواط  
كلية/معهد: الهندسة المدنية والهندسة المعمارية  
قسم: الهندسة المعمارية



## ملخص مذكرة الماستر

الميدان: الهندسة المعمارية، تخطيط المدن والحرف في المدينة.

الشعبة: الهندسة المعمارية.

التخصص: هندسة معمارية وتراث.

عنوان المذكرة: إعادة التأهيل و التوظيف لمحطة القطار الاستعمارية بالجلفة.

تقديم الطالب: محجوب يسرى نعيمة

الأستاذ المؤطر: نعيجات خديجة.

### ملخص المذكرة :

التراث هو المنبع الحقيقي لذاكرة الهندسة الانسانية او بتدخلات خارجية كالاستعمار ان الحفاظ على التراث و تعزيزه من الاساسيات هو مؤشر للتنمية المحلية. الاقتصادية و الاجتماعية.

تعتبر محطة القطار القديمة بولاية الجلفة ثروة معمارية فنية. و تراثية الهدف من هذه الدراسة هو تشخيص الوضع الحالي للمبنى بهدف اقتراح اعادة تأهيل الذي بدوره يحسن من المحيط الجوّاري بالإضافة الى تغيير بعض الفضاءات و ادراج وظيفة للحفاظ على المبنى الاجيال القادمة.

بالنسبة لإعادة التأهيل و توظيف المبنى فقد قمنا بمعالجة المبنى الخاص بالمسافرين من الداخل الخارج الواجهات حافظّة على شكلها القديم بينما الداخل تم اضاء لمسة عصرية و ذلك من خلال هدم بعض الجدران الفاصلة المخازن تم تغيير وظيفته الى فضاء تجاري كما تم اقتراح مسار سياحي الذي ينطلق من المحطة و الذي يقوم بإعادة احياء السكة الحديدية القديمة المحطة الاولى ستكون غابة السن الباء مع امكانية القيام بنشاطين ترفيهيين (ركوب الدراجة. التخيم)

المحطة الثانية( حجر الملح) موقع طبيعي محمي من قبل اليونسكو) و الذي يساهم بتعزيز السياحة المحلية. الجهوية و الوطنية

### الكلمات المفتاحية:

اعادة القيمة. الاستعمار. اعادة التأهيل. اعادة التوظيف. مسار سياحي. محطة القطار.

## Liste des figures:

Figure 1 organigramme de la méthodologie de la recherche.....	4
Figure 2 organigramme qui représente les différents types de patrimoine source l'auteur .....	7
Figure 3 la basilique de notre dame d'Afrique inscrite en 2012 .....	7
Figure 4 la vallée de M'zab inscrit en 1982 .....	7
Figure 5 site archéologique d'Hippone la citadelle le fort et le rempart inscrit en 1978 .....	8
Figure 6: La grande poste d'Alger.....	13
Figure 7: La justice coloniale à Alger.....	13
Figure 8: La place des Martyres .....	14
Figure 9 Algérie. Carte des principales lignes de chemin de fer construites au 19ème siècle ...	15
Figure 10 Aperçue historique de voie ferrée en Algérie .....	16
Figure 11 le reseau ferroviaire de annes 1871_1901_1942.....	17
Figure 12 la gare ferroviaire d'Alger.....	17
Figure 13 la gare ferroviaire de Blida.....	17
Figure 14 la gare de Constantine .....	18
Figure 15 la gare d'Oran.....	18
Figure 16 la gare de Bône annaba .....	18
Figure 17 la gare de bougari source <a href="https://www.sntf.dz/index.php/galerie">https://www.sntf.dz/index.php/galerie</a> .....	19
Figure 18 la gare de Djelfa <a href="https://www.sntf.dz/index.php/galerie">https://www.sntf.dz/index.php/galerie</a> .....	19
Figure 19 la gare de Tiaret source <a href="https://www.sntf.dz/index.php/galerie">https://www.sntf.dz/index.php/galerie</a> .....	19
Figure 20 situation de la gare cahors .....	22
Figure 21 composition et typologie de la gare de cahors .....	23
Figure 22 analyse de plan de masse de la gare de Cahors en france .....	24
Figure 23 plan rdc de la gare de cahors .....	26
Figure 24 analyse du plan apres la reconversion.....	26
Figure 25 la façade principale (élément central) et ses détails à gauches .....	27
Figure 26 une façade de l'élément secondaire.....	28
Figure 27 la situation de la gare de pontorson.....	29
Figure 28 le mont Saint-Michel monument historique classe par l'Unesco en 1987.....	30
Figure 29 plan de RDC de la gare de Pontorson .....	30
Figure 30 plan d'étage de la gare de Pontorson.....	31
Figure 31 l'espaces intérieures de la gare Pontorson de avant et après la rénovation .....	32
Figure 32 le réaménagement de la façade du gare (cote quais).....	33
Figure 33 le parking après l'élargissement.....	33
Figure 34 exemple propose de la passerelle .....	34
Figure 35a droite le parc de vélos au milieu le parking des vélos.....	34

Figure 36 le circuit touristique propose.....	34
Figure 37a gauche la fiche publicitaire de circuit a droite la mise en scène pour le château de Versailles .....	35
Figure 38 situation de la gare Ornano .....	35
Figure 39 le plan de la gare après la reconversion .....	36
Figure 40 les travaux à l'intérieure de la gare (la verrière).....	37
Figure 41 les travaux intérieure espace restauration bio .....	37
Figure 42 les deux espaces de restauration et le bar après les travaux .....	38
Figure 43 les travaux de la salle des pas perdu.....	38
Figure 44 la place ou sera l'atelier rêne de recyclage.....	39
Figure 45 les travaux pour espaces de cafeteria source site le parisien .....	39
Figure 46 les espaces après les travaux source site le parisien .....	39
Figure 47 la façade principale de la gare Ornano en 1902 .....	40
Figure 48 vue 3D de la façade vers les quais .....	40
Figure 49vue 3Dde façade principale après la reconversion .....	40
Figure 50 l'état de quais et l'espace avant la reconversion .....	40
Figure 51a gauche l'espace de détente, a droite l'espace jardin bio.....	41
Figure 52les quais sont réserves pour les évènements source site le parisien .....	41
Figure 53 à droite la Terrace avant les travaux, à gauche la terrasse après la reconversion ....	42
Figure 54 situation géographique de Djelfa .....	44
Figure 55 le site de la ville de djlefa aant 1830 .....	46
Figure 56 le site urbain de la ville en 1883 .....	46
Figure 57 la ille de djelfa en 1974 .....	46
Figure 58 le tissu urbain de la ville en 1958.....	46
Figure 59 la poste de Djelfa source .....	47
Figure 60 l'école primaire à Djelfa.....	47
Figure 61 la mairie de Djelfa source .....	47
Figure 62 la gare ferroviaire a Djelfa source .....	47
Figure 64 la situation de la gare ferroviaire de djelfa (cas d etude) .....	48
Figure 63 la gare ferroviaire coloniale a Djelfa.....	48
Figure 65 l environnement immédiat de la gare ferroviaire .....	49
Figure 66 composition et caractéristiques du site.....	50
Figure 67 l aperçus historique de la ligne de Djelfa .....	53
Figure 68 les premiers locomotive gares pour la marchandise .....	54
Figure 69 les wagons de voyageurs Renault et celles de marchandise en 1959.....	54
Figure 70: dépôt stockage.....	56
Figure 71: Bâtiment Voyageur .....	56
Figure 72: Les Annexes .....	57
Figure 73: Façade Nord Bloc A (Dépôt de Stockage).....	58
Figure 74: Façade Ouest Bloc A.....	58

Figure 75: Façade Est Bloc A.....	58
Figure 76: Façade Est Bloc B (Bâtiment Voyageur) .....	59
Figure 77: Façade Ouest Bloc B.....	59
Figure 78: Façade Est Bloc C.....	60
Figure 79: Façade Ouest Bloc C.....	60
Figure 80: Façade Ouest Bloc D.....	60
Figure 84 ipn.....	62
Figure 81 charpente en bois.....	62
Figure 82 pierre rocheuse .....	62
Figure 83 pierre de calcaire .....	62
Figure 85 la tuile.....	62
Figure 86 Organigramme des travaux de réhabilitation .....	71
Figure 87 Réhabilitation physique du bâtiment.....	72
Figure 88 :le bâtiment de stockage reconverti au foyer.....	78
Figure 89: le hall d'accueil dans le bâtiment voyageur.....	79
Figure 90: vue en plan sur la gare.....	80
Figure 91: l'ensemble des bâtiments de la gare .....	81
Figure 92: Aménagement extérieur .....	82
Figure 93: vue sur les Quais .....	84
Figure 94 les piliers de développement durable .....	86
Figure 95: Proposition de circuit .....	87
Figure 96: la foret Senelba.....	88
Figure 97: Rocher de Sel .....	88

### **Liste des tableaux:**

Tableau 1: Les institutions internationales chargées de la sauvegarde de patrimoine .....	9
Tableau 2: les institutions internationales chargées par de la sauvegarde de patrimoine.....	10
Tableau 3: technique et matériaux utilisées dans la gare ferroviaire.....	61

# Table des matières

I. Introduction Générale:.....	13
1. Introduction : .....	1
2. Problématique générale :.....	2
3. Problématique spécifique: .....	2
4. Hypothèses générale :.....	2
5. Hypothèses spécifiques : .....	2
6. L'objectif et intérêts de l'étude :.....	3
7. Méthodologie de la recherche : .....	4
8. Structure de mémoire : .....	4
8.1. Introduction générale : .....	4
8.2. Le premier chapitre (l'état de l'art) :.....	4
8.3. Le deuxième chapitre (cas d'étude) : .....	5
8.4. Le troisième chapitre (l'opération de réhabilitation et de reconversion) :.....	5
9. Conclusion générale :.....	5
II. Chapitre .....	1
L'état d'art .....	1
1. Introduction : .....	6
2. Définition du patrimoine : .....	6
2.1. Selon le dictionnaire LAROUSSE :.....	6
2.2. Selon UNESCO.....	6
3. Types de patrimoine : .....	7
4. Les monuments historiques : .....	7
5. Ensemble historique ou traditionnel:.....	7
6. Les sites archéologiques : .....	8
7. Réglementation dans la protection du patrimoine :.....	8
8. Les chartes :.....	8
8.1. La charte d'Athènes: .....	9
8.2. La charte de Venise(1956) :.....	9

8.3. La charte Washington (1987) :.....	9
8.4. La charte de vienne: .....	9
9. Les organismes internationaux :.....	9
10. Les organismes nationaux :.....	10
11. Le cadre juridique en Algérie : .....	10
12. Les concepts de protection et valorisation de patrimoine :.....	11
III. Analyse d'exemples.....	6
1. Analyse d'exemple de cahors en(France) :.....	22
.1.1 Motivation de choix :.....	22
1.2. Présentation de la gare cahors : .....	22
2. La gare dePontorson:.....	29
2.1. Motivation de choix : .....	29
3. Analyse d'exemple de la gare du boulevard Ornano :.....	35
.4 Synthèse :.....	42
5. Conclusion :.....	43
IV. Chapitre .....	23
Cas d'étude .....	23
1. Introduction : .....	44
2. Présentation de la wilaya de Djelfa : .....	44
2.1. Situation géographique :.....	44
2.2. Climatologie de Djelfa: .....	45
.2.3 Evolution historique :.....	46
2.4. Le patrimoine architectural colonial de la ville de Djelfa :.....	47
3. L'ancienne gare ferroviaire coloniale à Djelfa :.....	48
3.1. Connaissance du bâti:.....	48
3.2. Environnement immédiat :.....	49
3.3. Accessibilité :.....	49
3.4. Composition et caractéristiques de site:.....	50
3.5. Composition des annexes :.....	50
3.6. Aperçus historique : .....	52

3.7 L'exploitation de la ligne:.....	54
4. Phase dessin technique :.....	56
4.1. Les relevés architecturaux :.....	56
4.2. Façades:.....	58
5. Les matériaux et technique de construction :.....	61
Les matériaux de construction :.....	62
6. Diagnostique et entretien :.....	63
6.1. L'état actuel :.....	63
6.2. Les mesures d'urgence :.....	63
6.3. Le diagnostic :.....	63
7. Conclusion :.....	70
V. Chapitre .....	41
L'opération de la.....	41
Réhabilitation et de.....	41
Reconversion .....	41
1. Genèse de projet :.....	70
1.1. Liste de recommandation :.....	70
1.2. Les objectifs de l'intervention :.....	70
2. Phase d'élaboration du projet :.....	72
2.1. Réhabilitation physique.....	72
2.2. La réhabilitation fonctionnelle :.....	73
3. Phase de reconversion :.....	73
3.1 LES VUES 3D:.....	76
4. Le tourisme:.....	85
4.1. Les types de tourisme:.....	85
5. Les propositions de circuit :.....	86
5.1. setation1 : la foret.....	88
5.2. setation2 : le rocher de sels .....	88
Conclusion Générale.....	89
Bibliographie:.....	90

# **I. Introduction Générale:**

## 1. Introduction :

Le patrimoine architectural est la trace fiable du génie humain. Il documente la manière de vivre et le savoir-faire d'une civilisation ou même d'une petite communauté. C'est le livre écrit en plein air en utilisant la pierre et la terre pour les adapter à la réalité de l'espace habité selon la résolution anthropique.

On peut résumer donc tous les sens liés au patrimoine en disant que c'est le résultat d'interaction entre l'espace et ses habitants. Le perplexe règne dans les cas où une étrange intervention architecturale imposée par une culture ou un système humain différent (le cas du colonialisme) s'installe dans le milieu. C'est dans ces situations que le patrimoine est remis en cause, et la question de le considérer en tant que patrimoine se pose profondément.

Les français commencèrent une campagne exploratrice soutenue par des spécialistes dans tous les domaines pour bien comprendre la situation algérienne, car la présence française en Algérie désira la permanence et la constance.

Ces villes que l'administration française a créées, suivirent la règle urbaine de la trame en damier, la ville coloniale s'est étalée en croisant les rues et les ruelles par rapport à ces deux lignes monumentales.

Et généralement, les équipements, les monuments, et les édifices les plus importants et les plus prestigieux ont inséré sur ces axes dans la majorité des cas.

A l'arrivée de colonisateurs à la ville de Djelfa ils baptisaient plusieurs ouvrages d'une grande importance urbaine et architecturale nous citons à titre d'exemple la gare ferroviaire, mais on observant l'état actuel de cette dernière on remarque une négligence, un abondement et un manque de maintenance visible.

Notre thème de fin d'étude est :

La réhabilitation et reconversion de cette ancienne gare ferroviaire coloniale à Djelfa.

## 2. Problématique générale :

Cette gare procède une richesse architecturale, paysagère, touristique et surtout patrimoniale, malgré tous ses potentialités ce monument souffre d'une **marginalisation**, d'**abandonnement** et **manque d'entretien**.

La principale question de cette recherche de fin d'étude est :

- Comment peut-on valoriser cette ancienne gare ferroviaire coloniale ?

## 3. Problématique spécifique:

Pour répondre à cette problématique générale, il faudra répondre aux questions suivantes :

- quel est l'importance de cette gare ?
- comment peut-on exploiter les potentialités de cette gare ferroviaire ?
- Quelles sont les principales causes de dégradation ?
- quel sont les différentes opérations qu'on peut adopter pour la mise en valeur de ce monument ?
- quel type et mesure d'intervention qui peut être mise dans cette gare ?

## 4. Hypothèses générale :

La valorisation de ce monument historique et identitaire du bâtis coloniale dans la région est primordiale et importante pour garantir la mise en valeur de ce témoin historique des hypothèses ont été formulé:

- ✓ ce monument historiques est négligé et dévaloriser en tous ce qui concerne la préservation du patrimoine.
- ✓ l'exploitation de toutes ses potentialités et ces atouts à l'échelle nationale.
- ✓ le classement parmi les monuments patrimoniaux coloniaux en Algérie.

## 5. Hypothèses spécifiques :

- ✓ Ce monument possède un intérêt et une importance car il témoigne d'une période de présence coloniale en Algérie.
- ✓ profiter de sa situation stratégique qui peut enrichir le tourisme locale régionale et même nationale.
- ✓ des travaux d'entretien et de maintenance du bâtis doit être réaliser.
- ✓ les principales causes de dégradation sont due au abondement ainsi à l'absence de travaux d'entretien.
- ✓ des opérations de réhabilitation doit être mené au monument.

- ✓ Une nouvelle fonction va être attribuée.
- ✓ les stratégies adaptatives sont :
  - l'intégration de différents réseaux.
  - l'ajout de nouvelle technologie.
  - Création de partenariat et de projet intégré.

## **6. L'objectif et intérêts de l'étude :**

**Créer avec tempérance, gérer avec pragmatisme, transmettre en préservant, ce sont les qualités d'un gestionnaire du patrimoine.**

Le but de l'étude est inscrit dans les objectifs fondamentaux de l'option d'architecture et patrimoine, pour la préservation et la mise en valeur de ce dernier

- ❖ la mise en valeur de cette ancienne gare ferroviaire qui est un témoignage historique, architecturale et artistique.
- ❖ L'Exploitation des potentialités de tourisme en mettant le spot sur des sites naturels très agréables (circuit touristique).

## 7. Méthodologie de la recherche :

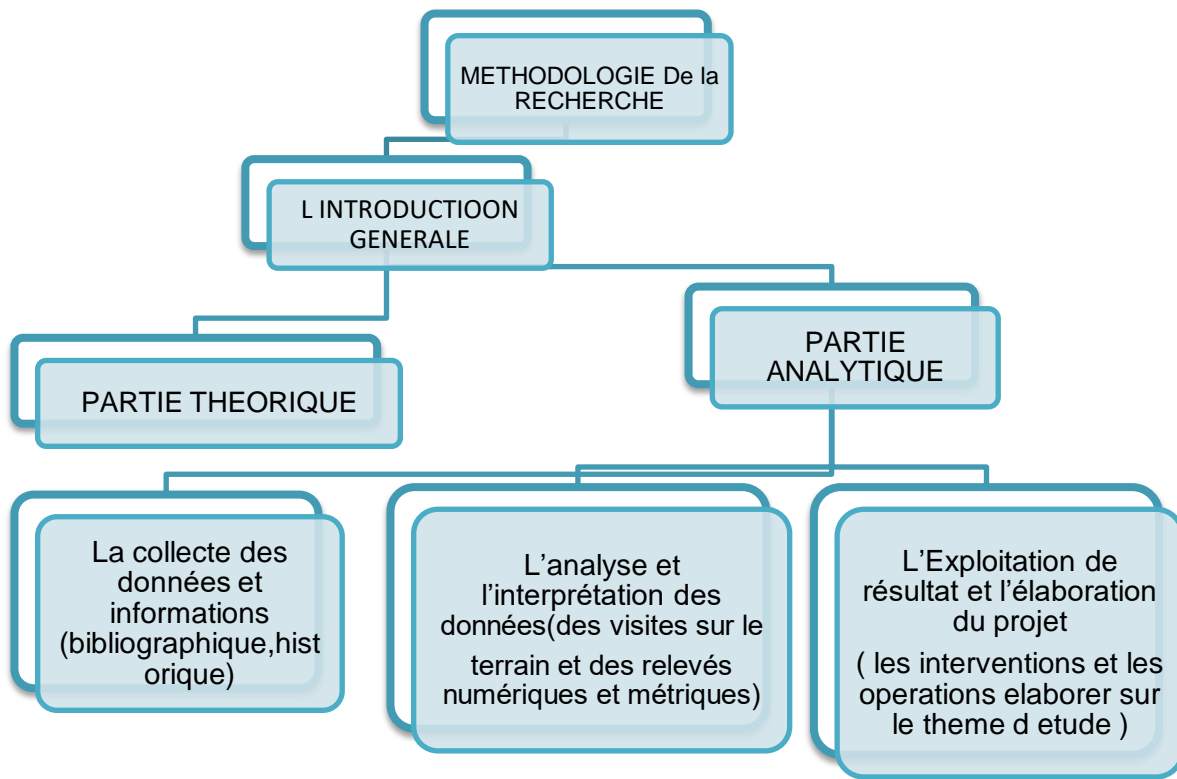


Figure 1 organigramme de la méthodologie de la recherche

Source: le tourisme culturel durable comme facteurs de mise en valeur du patrimoine architectural

## 8. Structure de mémoire :

### 8.1. Introduction générale :

Dans ce chapitre figure une introduction portant un aperçu général sur le patrimoine coloniale en Algérie suivi par une problématique qui formule les questions fondamentales de notre recherche, des hypothèses qui nous dirige vers les objectifs de la recherche.

### 8.2. Le premier chapitre (l'état de l'art) :

Ce chapitre qui serve à savoir les définitions générales sur le thème et des différentes opérations et les concepts d'intervention sur le patrimoine.

Ainsi l'analyse des exemples pour mieux comprendre le concept de la réhabilitation et de la reconversion.

### **8.3. Le deuxième chapitre (cas d'étude) :**

On a fait une présentation de la wilaya de Djelfa ainsi qu'une recherche approfondie sur l'histoire de l'ancienne gare ferroviaire.

De plus, une étude descriptive de l'ouvrage qui met en évidence l'aspect architectural et architectonique de la gare à l'aide des relevés des photos et des mesures métriques qui mènent à connaître l'état actuelle du bâtiment, et l'élaboration d'un diagnostic approfondi de cas pathologique et de désordres observés.

Afin de pouvoir trouver les remèdes et conclure les opérations de réhabilitation et de reconversion nécessaires.

### **8.4. Le troisième chapitre (l'opération de réhabilitation et de reconversion) :**

L'opération de réhabilitation et reconversion de l'ancienne gare ferroviaire coloniale à Djelfa (marchande) avec la proposition d'un circuit de balade.

### **9. Conclusion générale :**

Une synthèse globale de notre travail où on résume toutes les démarches suivies afin d'aboutir à un projet autonome durable qui va enrichir l'aspect du tourisme dans notre pays.

## **II. Chapitre**

### **L'état d'art**

## **1. Introduction :**

**« C'est dans son patrimoine héréditaire que l'homme peut se comprendre, se reconstruire et comprendre autrui. »**

Ce chapitre représente les bases de données théoriques et les principaux concepts (la réhabilitation, la reconversion, la définition et les types de gares ...) après une recherche bibliographique dans les ouvrages, les revues et les sites web, se chapitre se terminera par une conclusion qui vas nous aider amieux comprendre l'objet de l'étude.

## **2. Définition du patrimoine :**

### **2.1. Selon le dictionnaire LAROUSSE :**

"Patrimoine : un nom masculin (latin patrimonium de pater, père) Ce qui est considéré comme un bien propre, une richesse : Son patrimoine, c'est son intelligence.<sup>1</sup>

Ce qui est considéré comme l'héritage commun d'un groupe : Le patrimoine culturel d'un pays.

Ensemble des biens, droits et obligations ayant une valeur économique dont une personne peut être titulaire ou tenue.

\_ Ensemble des éléments aliénables et transmissibles qui sont la propriété, à un moment donné, d'une personne, d'une famille, d'une entreprise ou d'une collectivité publique.<sup>2</sup>

\_ Issue du vocabulaire juridique, le mot patrimoine par extension désignait en France les biens de l'église, les biens de la couronne, au 18ème siècle les biens de signification et valeur nationales<sup>3</sup>

### **2.2. Selon UNESCO**

Le patrimoine s'entend, au sens du présent code, de l'ensemble des biens, immobiliers ou mobiliers, relevant de la propriété publique ou privée, qui présentent un intérêt historique, artistique, archéologique, esthétique, scientifique ou technique.

"Le patrimoine est l'héritage du passé dont nous profitons aujourd'hui et que nous transmettons aux générations à venir."<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup>le petit Larousse illustré, 2010.

<sup>2</sup><https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/patrimoine/58700> 2019

<sup>3</sup>Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, coll. « quadrige », 2e éd, Puf, Paris, 2009

### 3. Types de patrimoine :

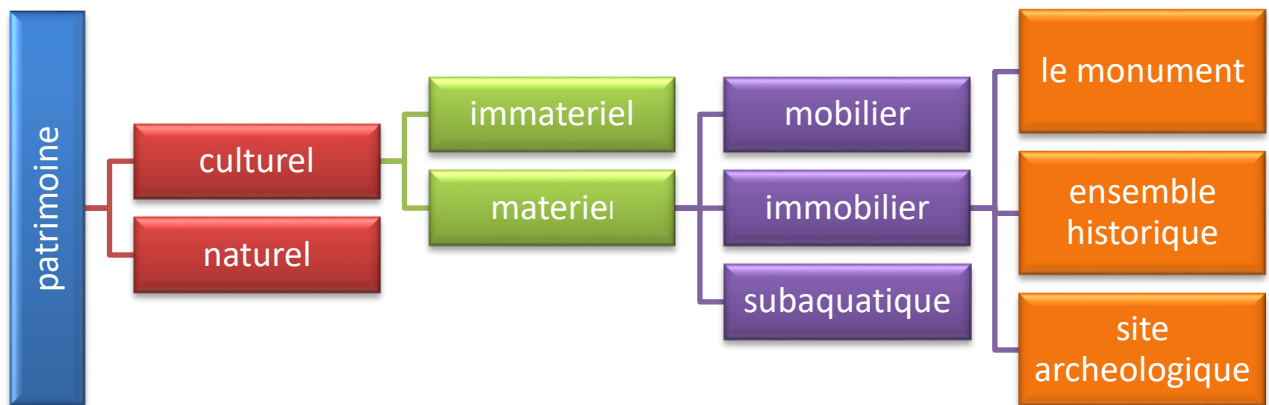


Figure 2 organigramme qui représente les différents types de patrimoine source l'auteur

### 4. Les monuments historiques :

Les monuments historiques se définissent comme une création architecturale, isolés ou groupés qui témoignent d'une civilisation donnée, d'une évolution significative ou d'un événement historique. Sont concernés, notamment, les œuvres monumentales architecturales, de peinture, de sculpture, d'art décoratif, de calligraphie arabe, les édifices et ensembles monumentaux à caractère religieux, militaire, civil, agricole ou industriel, les structures de l'époque préhistorique, monuments funéraires, cimetières, grottes, abris sous roche, peintures et gravures rupestres, les monuments Commémoratifs les structures ou les éléments Isolés ayant un rapport avec les grands événements De histoire nationale <sup>5</sup>



Figure 3 la basilique de notre dame d'Afrique inscrite en 2012

### 5. Ensemble historique ou traditionnel:

Tout groupement de constructions et d'espaces y compris les sites archéologiques et paléontologiques constituant un établissement humain en milieu urbain comme en milieu rural, dont la cohésion

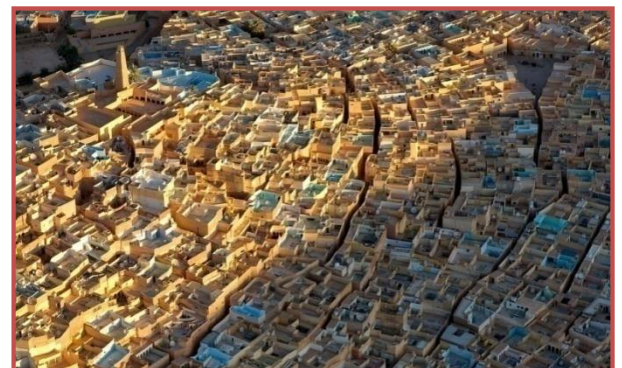


Figure 4 la vallée de M'zab inscrit en 1982

Source Alger -city.com

<sup>4</sup><https://whc.unesco.org/fr/conventiontexte2019>

<sup>5</sup>la loi 98\_04 article 17

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

et la valeur sont reconnues

du point de vue archéologique, architectural, historique, préhistorique, esthétique ou socioculturel. Parmi ces « ensembles » qui sont d'une très grande variété, on peut distinguer notamment les sites préhistoriques, les villes historiques, les quartiers urbains anciens, les villages et hameaux ainsi que les ensembles monumentaux

Homogènes étant entendu que ces Derniers devront le plus souvent être Conservés dans leur intégrité.<sup>6</sup>

### 6. Les sites archéologiques :

Sont définis comme des espaces bâtis ou non bâtis qui n'ont pas de fonction active et qui témoignent des actions de l'homme ou des actions conjuguées de l'homme et de la nature, y compris les sous-sols y afférents et qui ont une valeur historique, archéologique, religieuse, artistique, scientifique, ethnologique ou anthropologique.

le matériel qui leur est associé.<sup>7</sup>



Figure 5 site archéologique d'Hippone la citadelle le fort et le rempart inscrit en 1978

Source <https://generationvoyage.fr/villages->

### 7. Réglementation dans la protection du patrimoine :

La protection du patrimoine se fait en deux niveaux :

- ❖ Internationale.
- ❖ Nationale.

Internationale : au niveau internationale il y'a :

- ❖ les chartes.
- ❖ les organismes.

### 8. Les chartes :

Une charte est l'ensemble des règles et principes fondamentaux d'une institution officielle. Ce sont des actes juridiques.

<sup>6</sup>Recommandation concernant la sauvegarde des ensembles historiques ou traditionnels et leur rôle dans la vie contemporaine 26 novembre 1976 ; <http://portal.unesco.org/Fr/ev.php->

<sup>7</sup>la loi 98\_04 article 28

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

### 8.1. La charte d'Athènes:

Pour la restauration des monuments historiques, adoptée lors du premier congrès international des architectes et techniciens des monuments historiques. Athènes 1931. Sept résolutions importantes furent présentées au congrès D'Athènes et appelée (carta Del restauro).

### 8.2. La charte de Venise(1956) :

La charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites, dite charte de Venise, est un traité qui fournit un cadre internationale pour la préservation et la restauration des bâtiments anciens.Elle a été approuvée par le congrès international des architectes et des techniciens des monuments historique réuni à Venise du 25au 31 mai 1964.

### 8.3. La charte Washington (1987) :




Elle concerne plus précisément les villes, grandes ou petites, et les centres ou quartiers historiques, avec leur environnement naturel ou bâti, qui outre leur qualité de document historique, expriment les valeurs propres aux civilisations urbaines traditionnelles.

### 8.4. La charte de vienne:

Afin de gérer les paysages urbains historiques le centre de patrimoine mondial de l'Unesco et la ville de Vienne ont organisé une conférence internationale qui a eu lieu dans la ville de Vienne du 12 au 14 mai 2005.<sup>8</sup>

## 9. Les organismes internationaux :

Tableau 1: Les institutions internationales chargées de la sauvegarde de patrimoine

Organisation	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 gouvernementale	Conseil International des Monuments et des Sites		Créé en 1965 à Varsovie et à Cracovie (Pologne)	Paris
ICCROM Inter gouvernementale	Centre international d'études pour la conservation et la restauration des biens culturels		Création par l'UNESCO en 1956	Le Centre de Rome Italie



<sup>8</sup>MAHSAR et FTAIMA « la revalorisation du ksar d'el-houita», mémoire de fin d'étude de master, 2018.

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

<b>ICOM Non gouvernementale</b>	L'organisation internationale des musées et des professionnels de musée		Créé en 1946	Paris, à la Maison de l'UNESCO
---------------------------------	---	---	--------------	--------------------------------

### 10. Les organismes nationaux :

Tableau 2: les institutions internationales chargées par de la sauvegarde de patrimoine

Organisation	Dénomination	Symbole	Date de création
<b>OGBC</b>	Office National de Gestion et D'exploitation des biens culturels Protégés		
<b>ANSS</b>	l'Agence National des Secteurs Sauvegardés		mai 2013
<b>OPVM</b>	Office de Protection et de Promotion de la Vallée du M'zab		création en 1970 et sa promotion en 1992

Source: le tourisme culturel durable comme facteurs de mise en valeur du patrimoine architectural

### 11. Le cadre juridique en Algérie :

- loi 98-04 du 15 /06/1998 relative à la protection du patrimoine culturel.
- loi 94-35 du 24/02/1994 relative au code de la protection du patrimoine archéologique, historique et des arts traditionnels.
- loi 54-1160 du 21/11/1954 modifiant le décret du 14/09/1925 sur les monuments historique en Algérie.
- loi 01-2000 relative à l'aménagement du territoire et au développement durable (mise en valeur et utilisation rationnelle des ressources patrimoniales naturelles et culturelles)
- décret 83-684 du 26/11/1983 fixant les conditions d'intervention sur le tissu urbain existant ordonnance 67-281 du 20/12/1967 relative aux fouilles archéologique et à la protection des sites et monuments historique et naturels.

- Loi 62-157 du 03/12/1962 relative à la protection des sites et monuments historique et naturels.<sup>9</sup>

## **12. Les concepts de protection et valorisation de patrimoine :**

### **A. Réhabilitation :**

La réhabilitation est l'action d'intervenir sur un édifice ou site ancien non classé. On fait de la consolidation sans se soucier de l'authenticité. L'essentiel est de mettre en état de fonctionnement cet édifice (structurellement et fonctionnellement), et l'adapter aux nouvelles exigences du temps. On peut même se permettre de transformer cet édifice».

Cette définition, peu conforme au sens étymologique et à toutes les acceptions actuelles du terme «réhabilitation», et encore moins à sa portée conceptuelle et culturelle, laisse entendre la possibilité de sacrifier la dimension historique d'un ensemble architectural (jugé «inclassable») Pour satisfaire le seul aspect fonctionnel en ignorant délibérément les effets pervers pouvant être générés par l'incompatibilité.<sup>10</sup>

### **Les types de réhabilitations :**

Il y a quatre types ou degrés de réhabilitation:

- **La réhabilitation légère :** Ce type ne demande pas des interventions approfondies vu le bon état du bâti, les travaux de réhabilitation ici sont superficiels, ils sont limités à l'équipement, le côté décoratif et esthétique.
- **La réhabilitation moyenne :** Cette réhabilitation est plus approfondie que celle de précédente, elle consiste à terminer les travaux par la peinture et la réfection d'électricité, ce type reste encore superficiel.
- **La réhabilitation lourde :** Les travaux ici consistent à la réorganisation des pièces .la réparation des toitures. il s'agit des interventions approfondies qui touchent une grande partie de l'édifice même sa structure
- **La réhabilitation exceptionnelle :** Ce type est destiné aux édifices qui souffrent d'une dégradation qui touchent profondément ses éléments constructifs. · Le choix du type de réhabilitation se fera en fonction de l'état de conservation du bâti, établi lors d'une étape de diagnostic.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup>RAHMON FATIMA « la préservation du ksar el-Hiran »EL-Derb » à travers : l'analyse morphologie et des opérations de valorisation », mémoire de fin d'étude de master 2018.

<sup>10</sup>YASSINE OUAGUENI Enseignant à l'EPAU ; RÉTROSPECTIVE ET ACTUALITÉ DE LA RÉHABILITATION (EN ALGÉRIE) ; <http://openarchive.icomos.org/1401/7/Yassine.pdf>

<sup>11</sup>X Casanovas ; E. Fiori.G ; Nourissier. Méthode de réhabilitation des bâtiments, 2007 .P 21

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

---

### **B. La reconversion :**

Est un changement d'affectation à un bâtiment. C'est un mode de développement urbain qui a pour référence l'histoire afin de promouvoir le dynamisme social et l'adaptation de de l'ancien par rapport au perpétuel développement des structures de la ville .<sup>12</sup>

### **Les principes de reconversion :**

Etude et de la compatibilité entre le monument et sa nouvelle fonction, respect de l'identité de monument :

- La protection de monument historique, la reconversion ne doit pas avoir d'effet sur sa forme extérieure ou sa valeur artistique et historique .
- La protection de l'image visuelle du monument :
  - ✓ coté architectural : respecter le côté architectural de ce monument (façade, volumétrie) .
  - ✓ les matériaux de construction et la texture.
  - ✓ les couleurs et l'homogénéité des bâtiments qui entourent le monument.
- Coté d'urbanisation de l'environnement entourant. ancien par rapport au perpétuel développement des structures de la ville.<sup>13</sup>

### **C. La revitalisation patrimoniale :**

L'opération de revitalisation urbaine est une action visant, à l'intérieur d'un périmètre défini : l'amélioration et le développement intégré de l'habitat, en ce compris les fonctions de commerce et de service, par la mise en œuvre de conventions associant la commune et le secteur privé qui met en évidence les objectifs d'une opération de revitalisation urbaine.<sup>14</sup>

### **D. La valorisation :**

C'est surtout qu'elle doit être accompagnée d'une sensibilisation de la population et son implication dans la conservation et le maintien de ce patrimoine.

### **E. La mise en valeur du patrimoine:**

Dans la valorisation du patrimoine, l'objectif est à la fois, la sauvegarde et la rentabilité immédiate. En général, la mise en valeur du patrimoine se compose de :

- ❖ Conservation du patrimoine .
- ❖ Animation du patrimoine dont le but est d'attirer les touristes .

---

<sup>12</sup>Mr CHETTIH AZZEDDINE Reconversion des monuments historiques cas d'étude le fort bouscaren, université de Constantine 2010-2011 p21

<sup>13</sup>Azouz wafa mémoire de master revalorisation de patrimoine colonial cas d'étude le Caravansérail sidi Makhloof .page 28.

<sup>14</sup>L'article 172 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie(CWATUPÉ)

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONIALE A DJELFA]

❖ La mise en scène (l'éclairage, le son, la lumière, etc.)

Pour le patrimoine matériel urbain, c'est la ville qui est responsable localement de la conservation, de la mise en valeur et de l'animation. Elle doit tout d'abord identifier ses ressources en patrimoine, ce qui lui permettra après de choisir les actions futures nécessaires dans le domaine patrimonial .<sup>15</sup>

### F. Patrimoine coloniale en Algérie :

L'héritage de la colonisation réside essentiellement dans un patrimoine construit. Une grande partie de ce patrimoine a été réutilisée et modifiée, sans volonté de conserver l'intégrité initiale du bâti, ou alors simplement détruite pour laisser place à des constructions plus modernes, puisqu'il s'agit, en partie, d'effacer les traces d'un passé de sujétion.

Cette approche patrimoniale du bâti colonial ne peut être globalement conçue comme un acte de patrimonialisation, car seules les élites sont sensibilisées à la cause du patrimoine colonial. Si ce point de vue patrimonial prend forme dans le discours et via certaines actions concrètes, comme la constitution d'inventaires ou la mise en place de protections juridiques calquées sur celles qui sont en vigueur en Europe, il reste encore principalement motivé par l'aspect économique, plus que par un réel souci culturel. En témoignent les demandes d'inscription des sites coloniaux sur la Liste du Patrimoine Mondial dans le but d'attirer

les touristes occidentaux. Cette évolution du patrimoine colonial dans sa globalité montre qu'il s'agit souvent d'un patrimoine politique.<sup>16</sup>



Figure 6: La grande poste d'Alger

Source: Google image

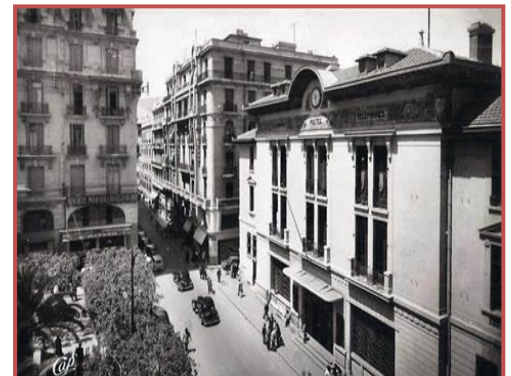


Figure 7: La justice coloniale à Alger

Source: Google image

<sup>15</sup>FRANCOIS H., HIRCZAK M. ; Patrimoine et territoire : vers une Co-construction d'une dynamique et de ses ressources ; p.157

<sup>16</sup>N.benaissa. thèse de doctorat les grandes gares de la compagnie plm en Algérie coloniale(1857\_1939) étude architecturale et urbanistique

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONIALE A DJELFA]

Souvent plusieurs bâtis coloniale on était édifier dans tous le territoire algérien nous citons a titre d'exemple :

Les postes, les habitats, les écoles, les mairies, et bien évidemment **les gares ferroviaires.**



Figure 8: La place des Martyres

Source: Google image

### G. Patrimoine ferroviaire en Algérie :

La Chambre des Députés approuvé dans ses séances de mars-avril la déclaration utilité publique de huit voies ferrées formant un ensemble de 873 km. et qui constitueront le nouveau réseau algérien prévu par le dernier emprunt Ces huit lignes sont de Sidi-bel-Abbès Tizi de Tiziuzès-le-Duc de Relizane Prévost-ParadoI de Tenes Orléans ville de Bouira Aumale de Berrouaghia Boghari et DjelfaAïn-Beïda Tébessa avec embranchement de la Meskiana Morsott de Biskra Touggourt Plusieurs de ces lignes sont de simples amorces une grande voie longitudinale destinée doubler mais sensiblement plus loin intérieur la voie longitudinale déjà en service de Tunisie au Maroc Mais il faut insister sur la ligne de **Berrouaghi a Djelfa** qui comblera la plus grave lacune du réseau algérien absence de toute ligne ferrée de pénétration saharienne dans la province Alger<sup>17</sup>

<sup>17</sup>Maurice Zimmermann revue chemin de fer en Afrique du nord année 1920 p 25

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

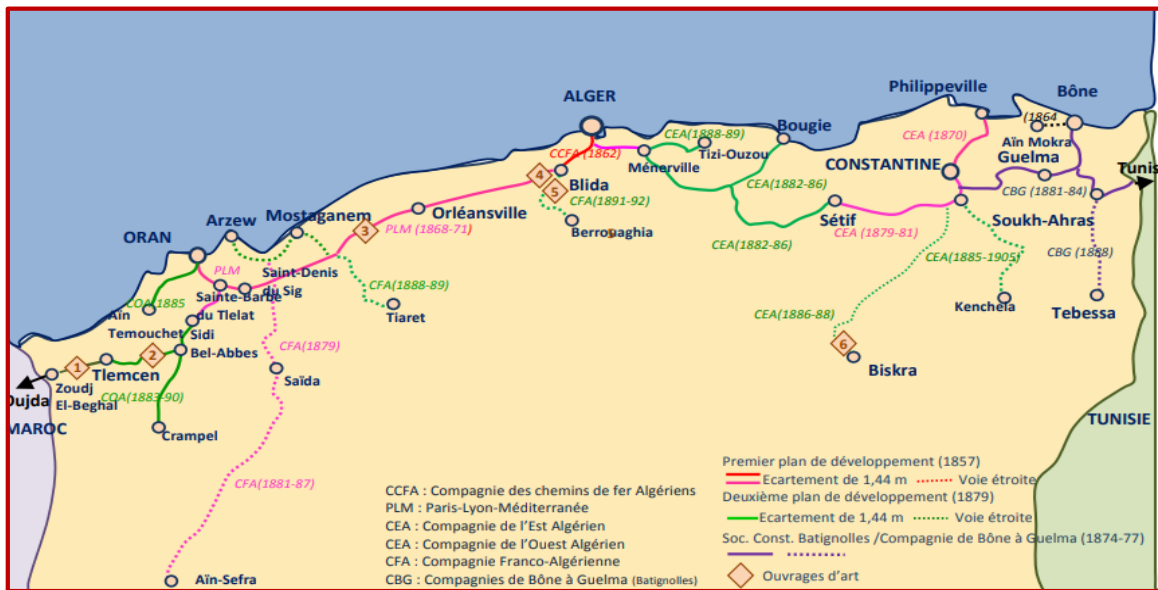


Figure 9Algérie. Carte des principales lignes de chemin de fer construites au 19ème siècle

Source Georges Pilot. Comité génie civil et bâtiment. IESF. Paris. Janvier 2012

Toutes les lignes de chemin de fer de l'Algérie appartiennent à la Colonie qui en a construit elle-même une partie, et a pris possession, du reste, par les rachats successifs des concessions accordées à diverses compagnies. Aux termes d'une Convention passée le 1<sup>er</sup> juillet 1921 entre le Gouverneur général de l'Algérie, l'Administration des Chemins de Fer Algériens de l'Etat et la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, convention approuvée par une loi du 11 décembre 1922, les lignes du réseau algérien ont été réparties entre l'Administration des Chemins de Fer Algériens de l'Etat et la Compagnie P.-L.-M.<sup>18</sup>

<sup>18</sup>Journal officiel de la République française. Avis et rapports du Conseil économique et social - 1947-2017

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

### Aperçus historique de voie ferrée en Algérie :<sup>19</sup>

#### programme de 1857

- la force d'occupation française autorise la construction de 1357km de lignes
- 1857\_1878 totalisant une longueur de 1365km les lignes réalisées sont: Annaba-Ain Mokra, Annaba-Bouchehouf-Guelma, Khroub-Oued Zenati, Constantine-Skikda, Constantine-Sétif, Alger-Thénia, Alger-Oran, Arzew-La Macta-Mohammadia, Mohammadia-Mécheria, Oued Tlélat-Sidi Bel Abbès.
- L'ouverture au service voyageur 1862. La poursuite des travaux pour les autres lignes est assurée par cinq (5) compagnies :
  - La Compagnie Bône-Guelma (BG).
  - La Compagnie de l'Est Algérien (EA).
  - La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM).
  - La Compagnie de l'Ouest Algérien(OA).
  - La Compagnie Franco-Algérienne (FA).

#### PROGRAMME DE 1879

- un programme de 1747 km de lignes nouvelles a été ajouté au réseau existant
- Dans la période 1879-1906, 2035 km de lignes ont été réalisées ou entamées comme: Ouled Rahmoune-Khenchela, El Guerrah-Biskra, Sétif-Thénia avec embranchements vers Tizi Ouzou, Béjaïa et Sour El Ghoulane, **Blida-Berrouaghia**, Mostaganem-Relizane-Tiaret, Oran-Arzew,Tlemcen-Frontière....

#### PROGRAMME DE 1907

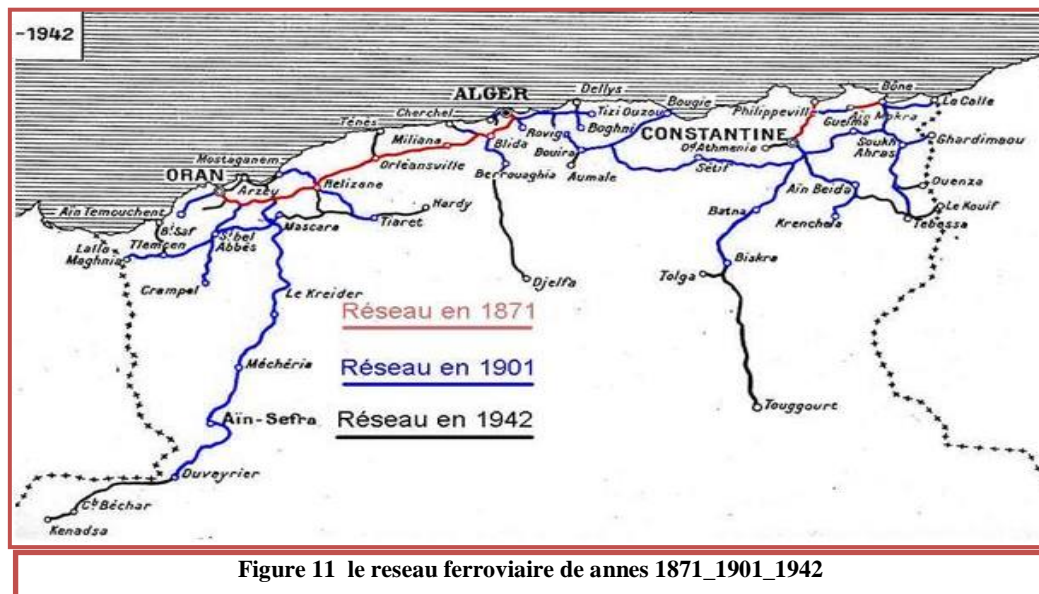
- En 1907, un troisième programme de nouvelles lignes portant sur 1256 km est établi et vient s'ajouter au réseau existant.
- Au cours de la période 1907-1946, les lignes ou tronçons de lignes suivants, totalisant une longueur de 1614 km, ont été réalisés : Ain Beida-Tébessa, El Milia-Jijel, Biskra-Tougourt Constantine-Oued Athmania, **Berrouaghia-Djelfa**, Tiaret-Mahdia-CI.Bouguerra, Mascara-Mecheria avec embranchements vers Relizane, Sidi Bel Abbès-Tizi, Tlemcen-Beni-Saf, Mostaganem-La Macta.
- 1912 est créée la Compagnie des Chemins de Fer Algériens de l'Etat (CFAE)
- 1939, est institué un Office des Chemins de fer Algériens CFA.
- 1963 la création de la Société Nationale des Chemins de Fer Algériens (SNCF).

Figure 10 Aperçue historique de voie ferrée en Algérie

Source: Auteur

<sup>19</sup><https://www.sntf.dz/index.php/blog/historique>

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONIALE A DJELFA]



source <https://www.sntf.dz/index.php/galerie>

Très rapidement trois compagnies obtiennent des concessions au titre de l'intérêt local, l'Ouest algérien à l'ouest d'Alger, l'Est Algérien entre Alger et Constantine et de Bône à Guelma.

### ➤ Les chemins de fer à voie de 1.055 mètre :

Il s'agissait de l'adaptation aux normes françaises du fameux écartement anglais de 3 pieds 6 pouces car 1,068

est plus près à 1,10m que de 1 mètre.

Il fixe 1,10 m comme distance entre les axes des deux files de rail par suite se trouve réduit à 1,055 mètre.

Il a paru utile de récapituler les lignes à voies de 1,055m construites au titre du réseau oranais de 2237km :

- Réseaux oranais de l'état (1375km).
- **Blida \_ Djelfa (273km)**



Figure 12 la gare ferroviaire d'Alger

Source: <https://www.sntf.dz/index.php/galerie>



Figure 13 la gare ferroviaire de Blida

Source: <https://www.sntf.dz/index.php/galerie>

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONIALE A DJELFA]

- CFRA traction vapeur lignes non électrifiées (325km).
- Tramways électrique d'Alger (45km).
- Tramways électrique d'Oran (50km).
- Tlemcen\_ Beni saf (69km).
- Oran \_ hammam el hadjar (72km).
- Marnia\_ oujda (28Km).<sup>20</sup>

❖ Les chemins de fer a voie de 1,000 mètre :



Figure 14 la gare de Constantine

Source: <https://www.sntf.dz/index.php/galerie>

Les lignes a voie de 1 mètre réaliser par la compagnie de l'est (Constantine) furent moins nombreuses et surtout bien moins longues de celles a voie de 1,055 m d'un totale de 1106km :



Figure 15 la gare d'Oran

Source: <https://www.sntf.dz/index.php/galerie>

- Bône \_ saint Charles (97km) .
- ligne de l'Ouenza (165km).
- Ouled-rahmoun\_ Tébessa et kenchela plus de ( 260km).
- Bône\_ la calle (88km).
- Réseau dattier (406km). Dont 9 km a voie de 0,900
- Djidjelli\_ sidi-marouf(90km).<sup>21</sup>



Figure 16 la gare de Bône annaba

Source: <https://www.sntf.dz/index.php/galerie>

<sup>20</sup>olivierfourniol article paru dans la revue projet héritage 2patrimoine partages erleummtompus n 4 36\_47

<sup>21</sup>olivierfourniol article paru dans la revue le chemin de fer a voie métrique en algerie annexe a n 282,2001/4

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONIALE A DJELFA]



Figure 19 la gare de Tiaret  
source <https://www.sntf.dz/index.php/galerie>

Source:  
<https://www.sntf.dz/index.php/galerie>



Figure 18 la gare de Djelma  
<https://www.sntf.dz/index.php/galerie>

Source:  
<https://www.sntf.dz/index.php/galerie>



Figure 17 la gare de bougari source  
<https://www.sntf.dz/index.php/galerie>

Source:  
<https://www.sntf.dz/index.php/galerie>

### H. Définition De transport :

Le transport est le déplacement d'objets, de marchandise, ou d'individus (humains ou animaux) d'un endroit à un autre. Les modes de transport incluent l'aviation, le chemin de fer, le transport routier, le transport maritime, le transport par câble.

### I. Transport ferroviaire :

Il s'effectue sur des voies ferrées, et comprend, par conséquent, le train, le métro et le tramway.<sup>22</sup>

#### Définition de la gare :

Le terme gare proviendrait du mot germanique *wajar* qui signifie (protéger).

Dans le vocabulaire proprement ferroviaire définitif de gare n'apparaît donc que plus tard et semble d'abord désigner la seule halle qui chapeaute les voies.<sup>23</sup>

#### ➤ Selon le dictionnaire Larousse :

L'ensemble des installations de chemin de fer où se font le transbordement des marchandises l'embarquement et le débarquement des voyageurs.<sup>24</sup>

#### ➤ Selon Jean Nouvel :

La gare est par excellence, le lieu de l'entre-deux : entre l'ici et l'ailleurs, entre un métro et un bus, entre une arrivée et une attente, entre une hésitation et un départ.<sup>25</sup>

<sup>22</sup> [www.linternaute.fr/.../fr/definition/ferroviaire](http://www.linternaute.fr/.../fr/definition/ferroviaire)

<sup>23</sup> Jérôme Camand manuel les plus belles gares de France page 32

<sup>24</sup> [www.larousse.fr/dictionnaires/francais/gare/36151](http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/gare/36151)

<sup>25</sup> [www.lopinion.fr/edition/politique/transformation](http://www.lopinion.fr/edition/politique/transformation)

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

---

### Type de gare :

#### ✓ **Les gares de passage :**

Le bâtiment est généralement le long des voies, du côté orienté vers le centre de l'agglomération. On accède aux quais par une passerelle ou un souterrain. Il arrive qu'il soit placé au-dessus des quais, Les installations d'accueil des voyageurs peuvent aussi se trouver sous les quais.

#### ✓ **Les gares terminus :**

Ces gares se situent en fin de ligne Les trains entrent et sortent du même côté, et peuvent donc bloquer ou être bloqués par des trains quittant la gare ou y entrant. Elles sont souvent utilisées pour des gares petites et simples quand l'espace disponible ne permet pas de placer une gare à roulements.

#### ✓ **Les gares quartiers :**

La gare fut longtemps un pôle en soi, une entité à part, logiquement attractive et créatrice d'un lieu particulier reproduit tous au long des lignes de chemin de fer de pays, le fameux **quartier de la gare** établie en périphérie de la ville ou du village, souvent sur l'emplacement des anciennes fortification, la gare fut reliée au centre-ville par des nouvelles artères spécialement ouvertes pour elle , son intense activité attira commerces et services autour d'elle parfois interpole la gare bouleversé villes et s'oppose comme un nouveau repère.<sup>26</sup>

#### ✓ **Les gares RO-RO :**

Dans les gares Ro-Ro (Rollon, Roll-Off), les trains entrent par un côté et ressortent par l'autre. Les trains entrant n'ont pas besoin d'attendre la sortie des trains à quai. C'est très bien pour les trafics moyens.

#### ✓ **Les gares avec voie d'évitement :**

Une simple gare avec une, ou plusieurs, voies d'évitement pour éviter que les trains ne s'arrêtant pas en gare bloquent inutilement un quai, ou soient bloqués par les trains à quai.

#### ✓ **Les Gares combinées RoRo-terminus :**

Il est aussi possible de construire des gares qui servent à la fois de terminus et de gare ro-ro. - Les trains peuvent entrer dans la gare et la quitter dans les deux sens.

#### ✓ **Les gares de sac :**

---

<sup>26</sup>jeromecamand manuel les plus belles gares en France édition la vie du rail page 34

**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]**

---

S'il n'y a pas assez de place pour placer des rails de chaque côté, mais que cette gare n'est pas en bout de ligne, la gare de sac peut être utile. Les trains entreront en gare, feront demi-tour, quitteront la gare et continueront dans la même direction.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/10Trends2008F.pdf>

# **I. Analyse d'exemples**

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

Dans cette partie nous avons analysé trois exemples internationaux, un exemple similaire au cas d'étude (étude comparative), et un autre d'une réhabilitation, et exemple d'une reconversion, pour nous aider à évaluer la réhabilitation et la reconversion de cas d'étude.

### 1. Analyse d'exemple de cahors en(France) :

#### 1.1. Motivation de choix :

Cette gare est trop similaire au cas d'étude (les annexes et le plan de masse même technique de construction) c'est une analyse comparatif beaucoup plus afin de détecter et de connaître les points commun entre eux.

#### 1.2. Présentation de la gare cahors :

##### Situation :

La gare de Cahors est localisée à l'Ouest du centre de la ville, dans la boucle du Lot où vient s'achever l'urbanisation du XIX siècle et la plaine du Pal dont elle est séparée par le faisceau de voies ferrées

- le secteur sauvegardé du quartier médiéval, situé à l'Est du Boulevard Gambetta,
- les quartiers du XIXème siècle situés entre le boulevard Gambetta et la voie ferrée,
- la plaine du Pal entre la voie ferrée et la Lot, à l'Ouest de la gare



Figure 20 situation de la gare cahors

Source : rapport complet des gares en France pdf

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

**Date de construction :** Une première gare fut construite en 1868-1869 de la ligne de chemin de fer Cahors – Libos

La première gare devenait trop petite, une nouvelle gare fut édifée un peu plus au Nord en 1883-1884. Elle est toujours la gare de Cahors

### **Composition et typologie :**

La gare n'est pas vraiment au centre d'un quartier bien individualisé, elle se trouve un peu « isolée » à l'ouest du centre-ville en limite d'urbanisation, sans lien fort avec le centre-ville

- à l'Est du faisceau de voie, la gare voyageurs et des bâtiments techniques attenants.
- à l'Ouest du faisceau de voie, la gare fret composée de halles et d'un bâtiment de bureaux.

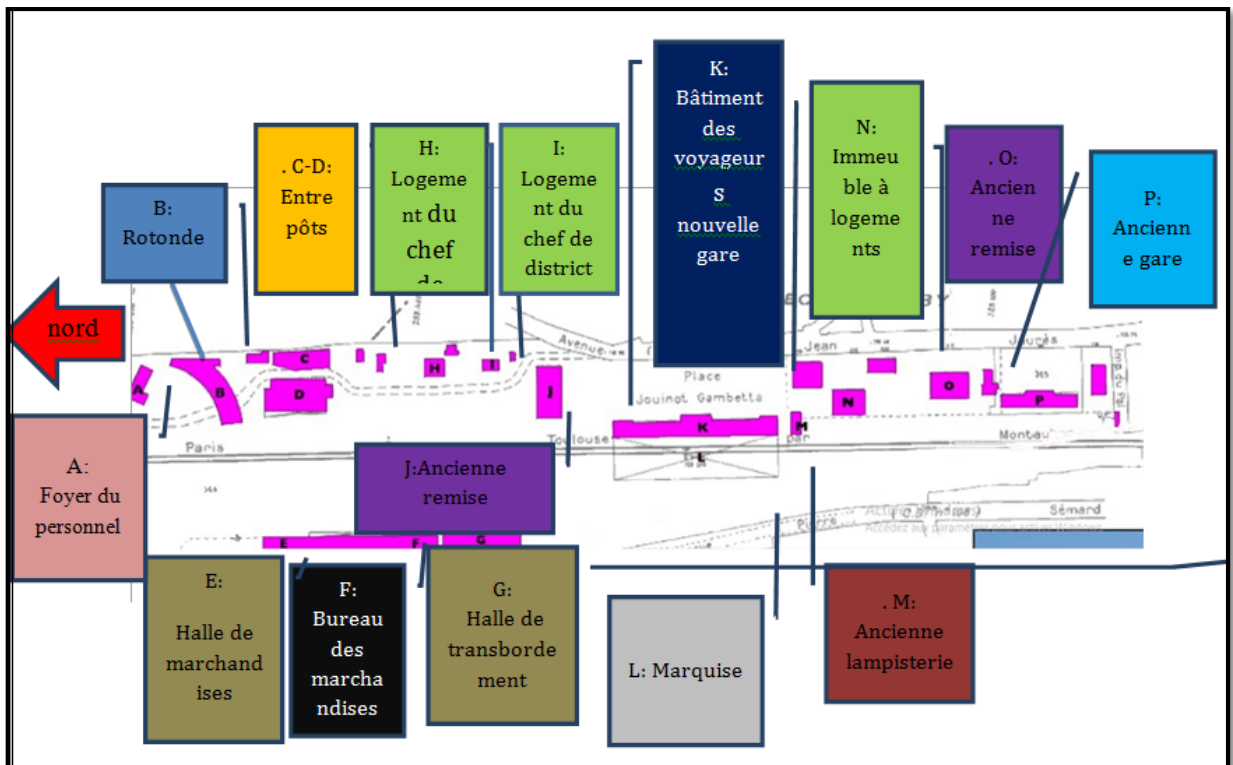













Figure 21 composition et typologie de la gare de cahors

Source : rapport complet des gares en France pdf+ modificationsl auteur

**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE  
COLONILAE A DJELFA]**

 A foyer du personnel	 K nouvelles gares
 B rotonde	 La marquise
 C ;d ; entrepôts	 M ancienne lampisterie
 E ;g halles	 O ;j ancienne remise
 F bureau de marchandise	 P ancienne gare
 H ;i ;n logements	

**analyse de plan de masse de l' ancienne gare :**

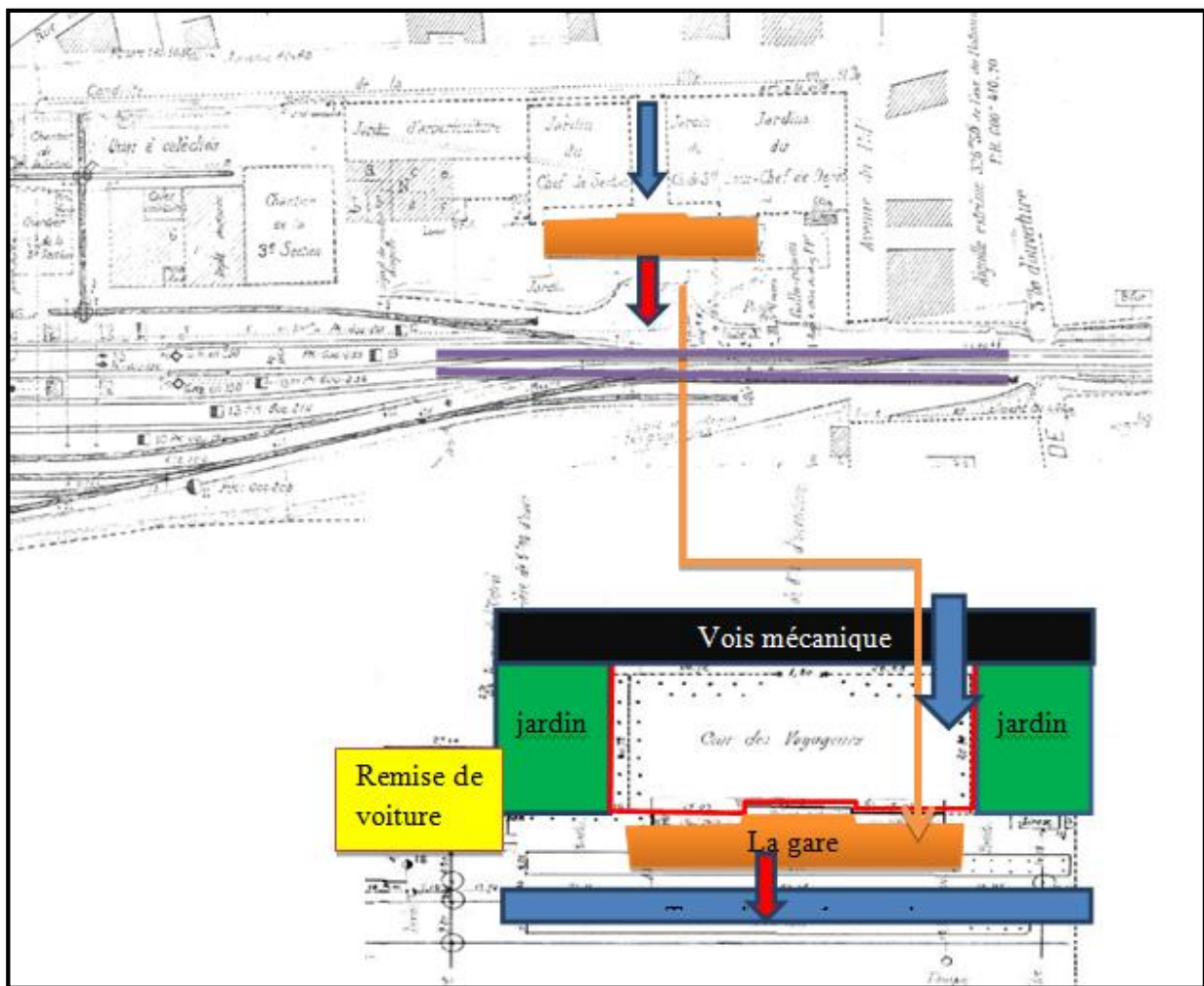
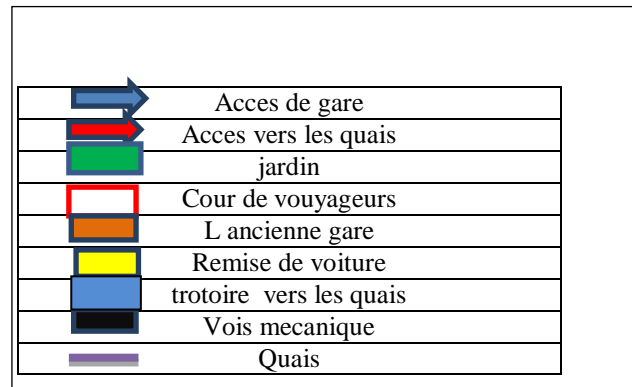


Figure 22 analyse de plan de masse de la gare de Cahors en france

Source : rapport complet des gares en France pdf+ modifications par l'auteur

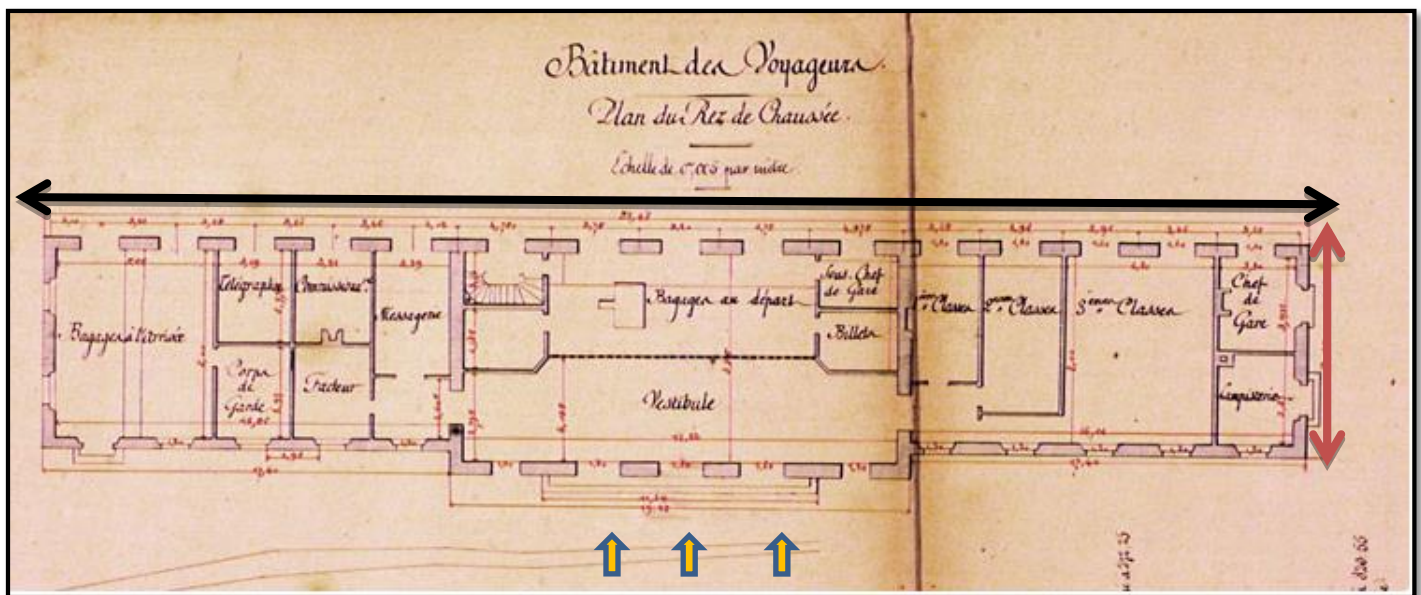
## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

- bati 20%
- non bâti 80%
- superficie de la gare 500m<sup>2</sup>
- L'utilisation des voies ferrées se réalise de manière différenciée.
- 4 quais avec 5 voies traversantes.
- les voies dédiées aux, marchandises et train de travaux.



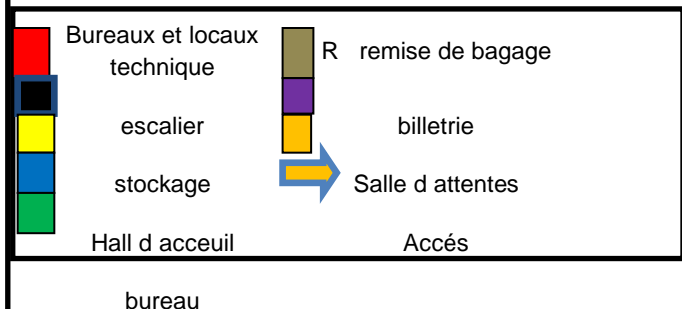
### Analyse de plan :

L'ancien bâtiment des voyageurs fut reconverti en logements et connu d'autres activités



**la longueur est de 52m et la largeur est de 9m**

- Hiérarchisation spatiale selon la classe.
- L'espace central et public et les deux autre sont plus privé.
- côtes gauche pour les personnels et en droite des salles classes et des bureaux



**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]**

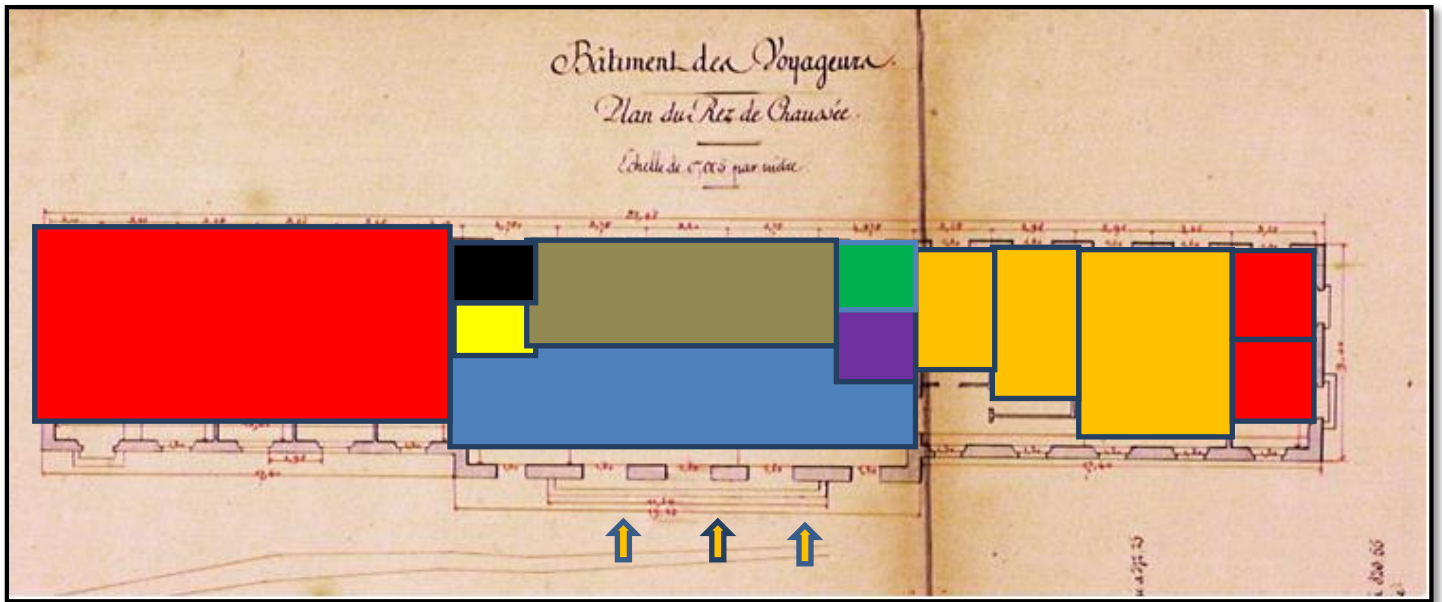


Figure 23 plan rdc de la gare de cahors

Source : rapport complet des gares en France pdf+ modifications par l'auteur

**Plan de la gare après la reconversion :**

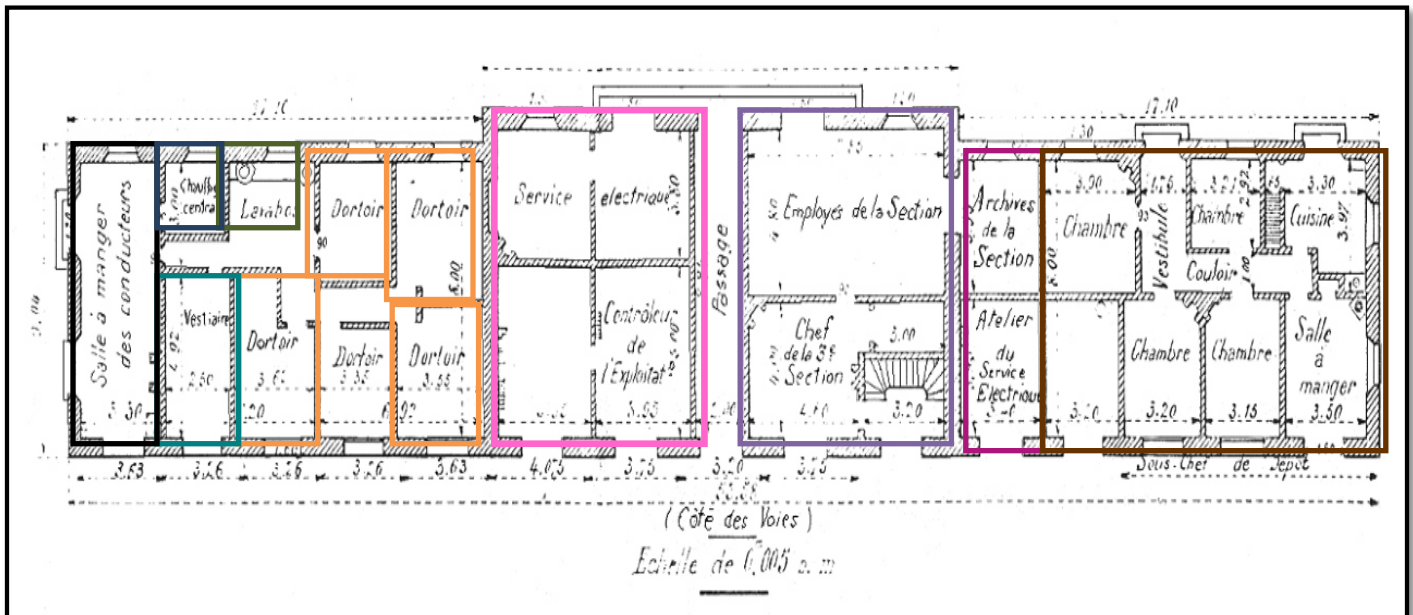












Figure 24 analyse du plan après la reconversion

Source : rapport complet des gares en France pdf+ modifications par l'auteur

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

- Réaffectation spatiale
- Réaménagements spéciales de nouveaux espaces qui s'adapte avec la nouvelle fonction car ils ont bâtis une autre gare plus grande à proximité.

	e a manger de conducteur		dortoir
	vestiaire		service elctrique
	Chaufarie		chef de section
	lave main		archive
	service electrique		logement de fonction

### Analyse de façades :

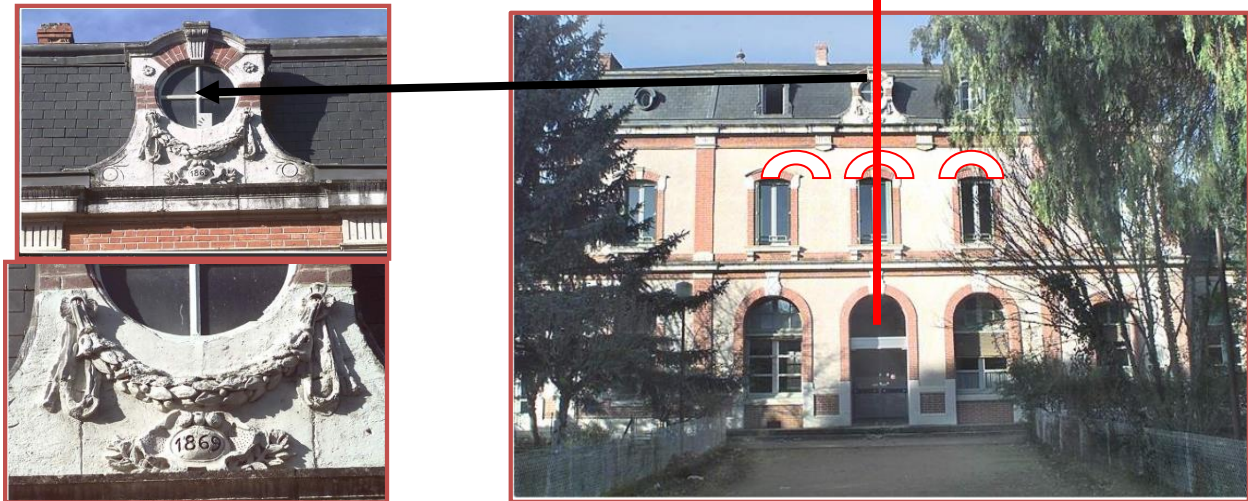


Figure 25 la façade principale (élément central) et ses détails à gauches

Source : rapport complet des gares en France pdf

- Une horloge avec un détail et des ornements qui mentionnent de l'année de construction  
Dans La façade principale du bâtiment voyageur.
- Une symétrie centrale
- des éléments décoratifs répétitifs sur toutes les façades (en arc ançe de panier et brisé).

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

- Les décentes pluviales sont dans les angles de façades.
- Le chaînage d'angles est en brique
- Le soubassement en brique toute au long de façade.
- Les fenêtres vitres avec un arc brisé (éléments répétitifs).

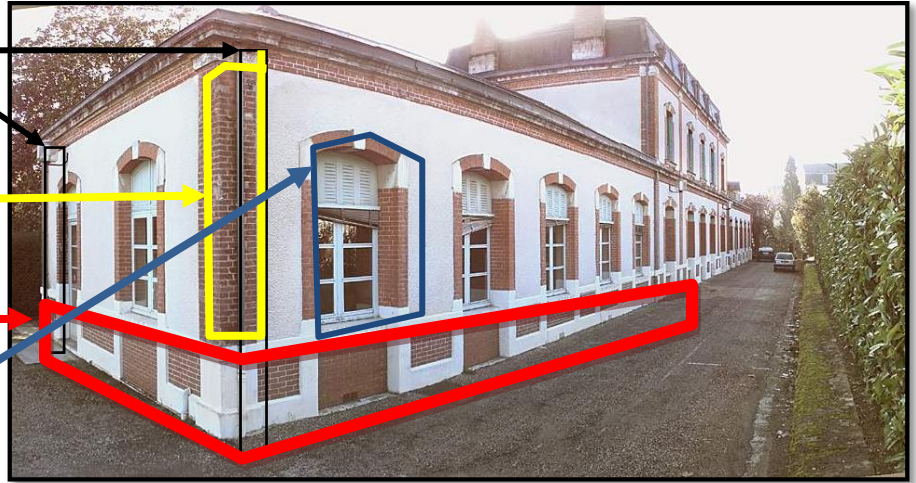


Figure 26 une façade de l'élément secondaire

Source : rapport complet des gares en France pdf

### Système constructif de la gare :

La structure de la gare est constituée en général :

- De murs porteurs en pierre.
- De planchers à voûtains en briques, reposant sur des solives métalliques de type IPN, lesquelles sont ancrées dans les murs porteurs.
- D'une charpente en bois couvrant les espaces.
- Des soubassements et un chaînage d'angles.
- Des baies et des fenêtres en verre.
- Les éléments décoratifs et les ornements.

# [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

## 2. La gare de Pontorson:

### 2.1. Motivation de choix :

C'est un exemple intéressant car il s'agit d'une réhabilitation d'une ancienne gare marchande, la proposition d'un pôle multimodal à proximité afin de créer un circuit touristique.

### Situation :

La gare se situe à 10 kilomètres du Mont-Saint-Michel. Elle est au Sud de celui-ci. Les navettes allant au monument passent par le centre-ville de Pontorson. Les axes ferroviaires sont disposés d'Est en Ouest de la ville (Rennes-Caen). L'ancienne gare marchande se situe au Sud de l'axe ferroviaire de la ligne Caen-Rennes.

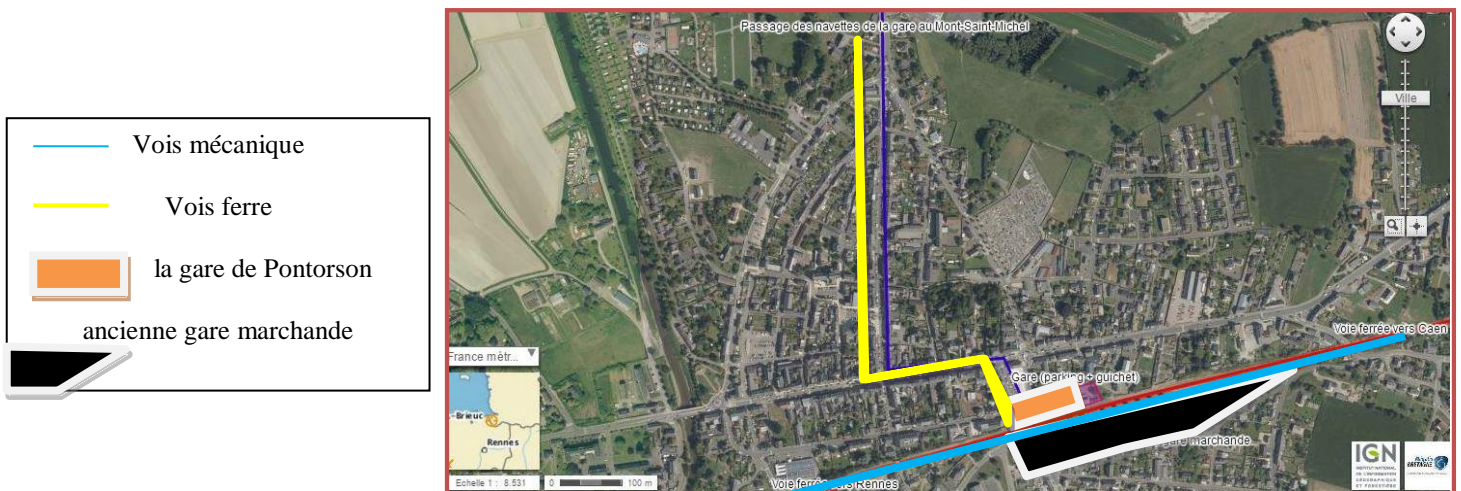


Figure 27 la situation de la gare de pontorson

Source Google earth + modification

- La gare se trouve en Zone Urbaine, est située en plein centre-ville de Pontorson. Tous les aménagements ne sont donc pas réalisables.

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

### Aperçus historique:

- Réalisée en 1878 par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest, la gare de Pontorson faisait partie de la liaison Lison-Lamballe (Normandie-Bretagne), allait jusqu'en 1944 au pied du Mont-Saint-Michel. Ce tracé est maintenant inexistant.
- La gare a été rénovée tout récemment (fin des travaux en janvier 2015).



Figure 28 le mont Saint-Michel monument historique classé par l'Unesco en 1987

Source : l'office de tourisme saint Michel

### Analyse de plans :

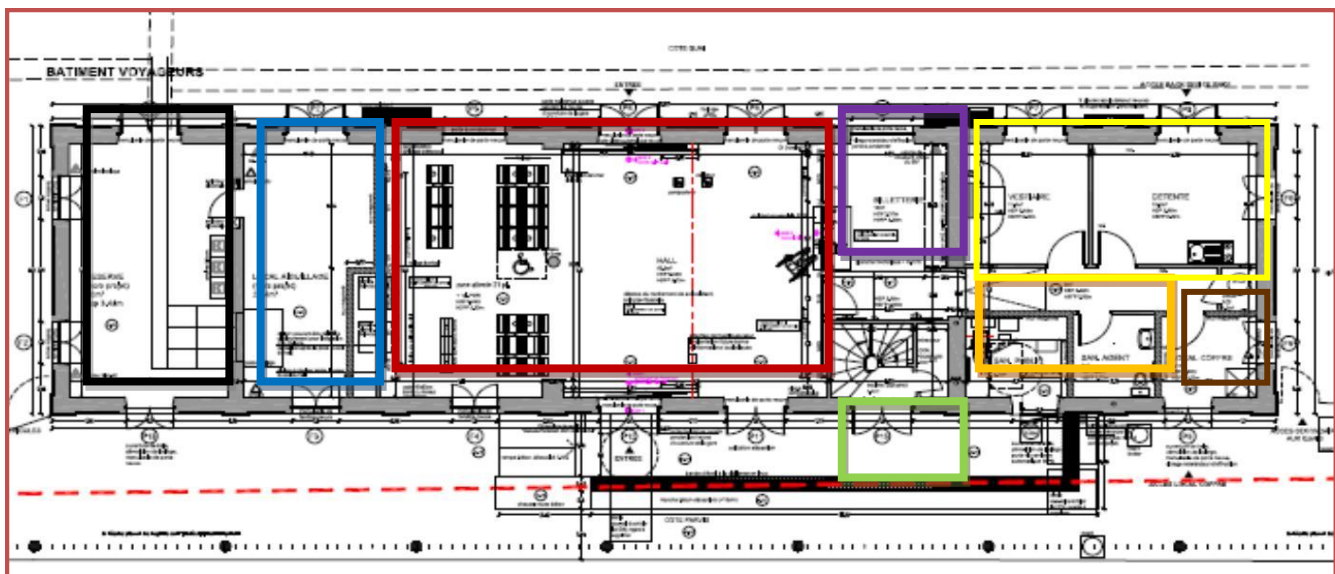












Figure 29 plan de RDC de la gare de Pontorson

Source : site 1001 gares

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

- Les RDC de la gare est réserve pour le public.
- Le guichet et l'accueil des voyageurs ont été rénové

	remise de bagage		circulation verticale
	Local technique		sanitaire public
	halle d'accueil		Vestiaire+ cafétéria
	guichet		locale technique
	locales et bureaux		foyer de personnels

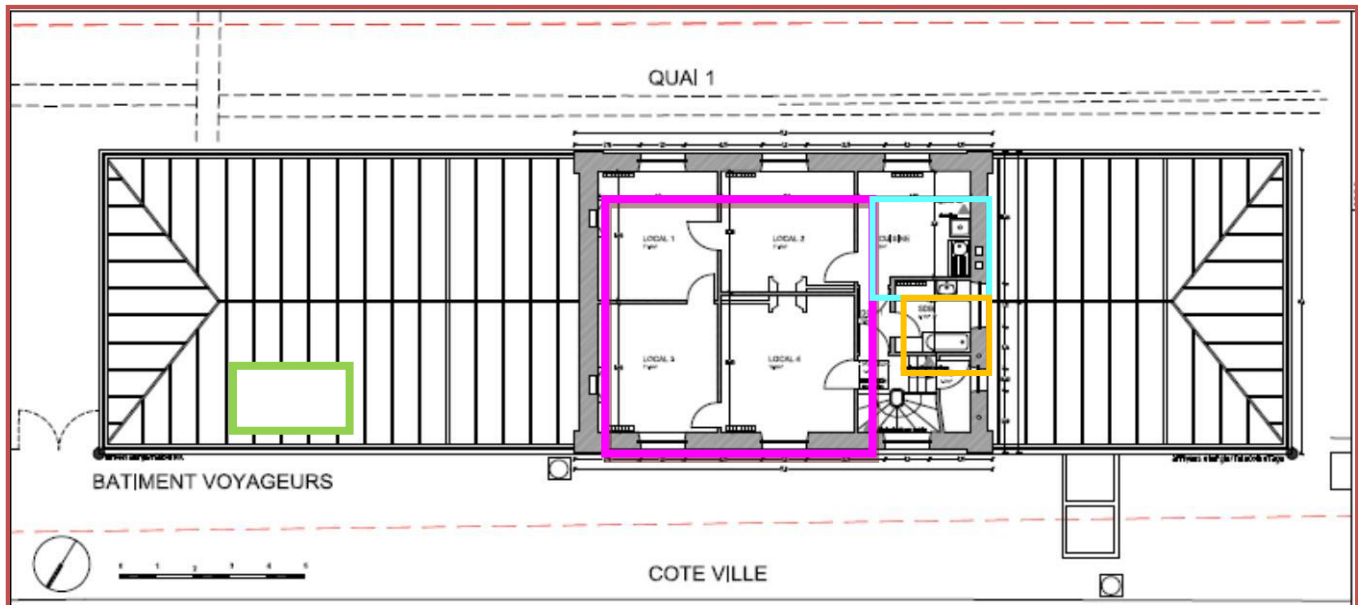


Figure 30 plan d'étage de la gare de Pontorson

Source : site 1001 gares

### Les travaux de réhabilitation :

#### Travaux intérieurs :



**Avant la  
réhabilitation**



## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

Après la  
réhabilitation



Figure 31 | Les espaces intérieurs de la gare Pontorson de avant et après la rénovation

Source : site 1001 gares

- ❖ Le guichet est remplacé par des distributeurs automatiques.
- ❖ l'accueil des voyageurs est rénové avec de nouveaux matériaux.
- ❖ L'éclairage est changé par des spots en LED plus économiques.
- ❖ Les fils d'électricité ont été cachés.
- ❖ Le sol a été rénové ainsi que la toiture avec un faux plafond.
- ❖ La climatisation et la chaufferie ont été démontées et remplacées par un plancher chauffant.
- ❖ L'ajout de panneaux d'affichage et d'information.

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

### Travaux extérieurs :

Réaménagement des espaces extérieurs en ajoutant :

- le mobilier urbain
- l'électricité en LED
- les panneaux informatifs
- la gare a aussi subi une rénovation d'une des deux voies de chemins de fer utilisées quotidiennement.



Figure 32 le réaménagement de la façade du gare (cote quais)

Source : site 1001 gares+modifications

- L'élargissement de parking de la gare en ajoutant 44 places pour les véhicules
- La proposition d'un pôle multimodal (routière) pour facilite l'accessibilité à la gare.
- Mise en place d'un parc à vélos.
- Un parking à vélos.
- Projet d'une passerelle entre la gare et la nouvelle gare



Figure 33 le parking après l'élargissement

Source : site 1001 gares

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]



Figure 34 exemple propose de la passerelle



Figure 35a droite le parc de vélos au milieu le parking des vélos



Source : site 1001 gares

### La proposition de circuit :

- la proposition d'un circuit :  
Il serait intéressant de proposer un départ en bus du pôle d'échange de Pontorson.
- Les touristes effectueraient une traversée classique de la Baie.
- Cette proposition permettrait aux touristes de se garer à Pontorson et d'éviter de retourner à Genêts après leur traversée.
- Par ailleurs, ceux venant par le train seraient avantagés et auraient un accès direct aux traversées de la Baie.
- La visite du Mont-Saint-Michel  
Un wagon spécialement affrété pour cette offre jusqu'en gare de Pontorson - Le Mont-Saint-Michel (3h15 de trajet environ).
- l'un continuera sur la ligne principale de Paris-Granville pour la visite de château de Versailles.

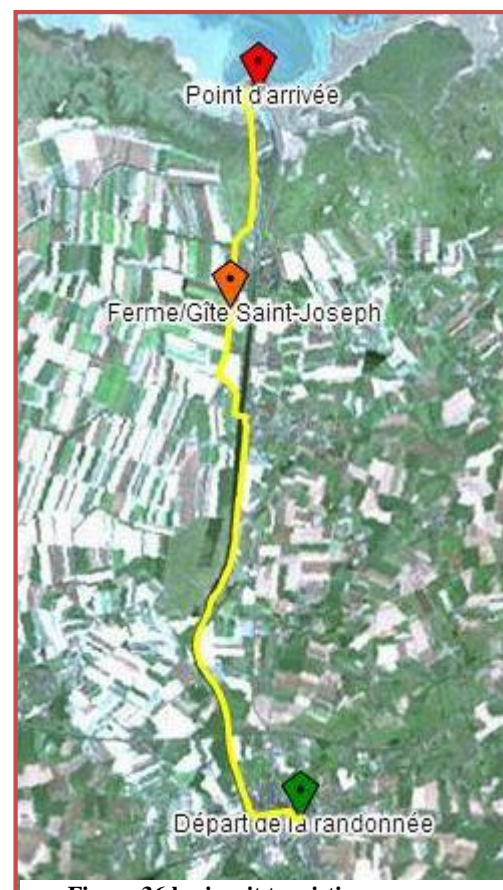


Figure 36 le circuit touristique propose

Source : site 1001 gares

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

- La nomination d'un nom pour le circuit (le train de l'histoire).
- Une fiche publicitaire de circuit.
- des mises en scènes sur les parcours pour attirer les touristes.



Figure 37a gauche la fiche publicitaire de circuit a droite la mise en scène pour le château de Versailles

Source : site 1001 gares

### 3. Analyse d'exemple de la gare du boulevard Ornano :

#### Motivation de choix :

C'est un exemple d'une gare qu'elle a été reconvertie d'une recyclerie c'est un exemple qui vas nous donner une idée de la reconvention d'une gare ferroviaire.

#### Situation :

Cette se trouve en France exactement à paris dans le 18<sup>e</sup> arrondissement, à deux pas du marché aux Puces de Saint-Ouen.

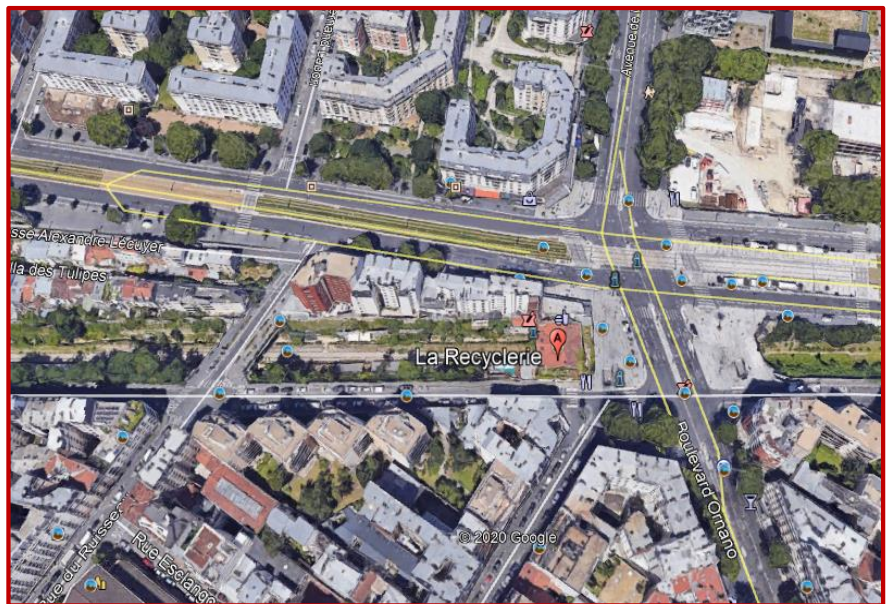


Figure 38 situation de la gare Ornano

Source : GOOGLE EARTH

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

### Historique :

- La gare du boulevard Ornano a été ouverte en 1863 sur la ligne de Petite-Ceinture.
- En 1889 elle a été reconstruite à cheval sur les voies, suite à la suppression des passages à niveau au nord de Paris
- Suite à la fermeture de la Petite-Ceinture en 1934 la gare est désaffectée et occupées par divers commerces.
- La gare fut reconvertie en 2014.

### Analyse de paln de la gare apres la reconversion :

- à l'abandon depuis des années, est sur le point de devenir un nouveau lieu culturel branché sur le développement durable et l'anti-gaspillage. D'où son nom dans l'air du temps, **La receyclerie**.
- le lieu est occupé par la **receyclerie**, espace polyvalent, bar, restaurant, ateliers etc....
- Les quais ont été aménagés.

terrasse	Café et restaurant
Les quais	épicerie
salle des pas perdu	Coin lecture
atelier	mezzanine



Figure 39 le plan de la gare après la reconversion

Source site le parisien +modifications

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

### Les travaux intérieurs :

- A l'intérieur, où les ouvriers s'activent, une immense verrière va être construite donnant sur la voie ferrée.



Figure 40 les travaux à l'intérieur de la gare (la verrière)

Source site le parisien + modifications

- Dans cet angle vitré sera aménagé un espace de restauration bio.



Figure 41 les travaux intérieure espace restauration bio

Source site le parisien

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]



Figure 42 les deux espaces de restauration et le bar après les travaux

Source site le parisien

- salle dite « des pas perdus », sur 150 m<sup>2</sup> au total, sera un lieu de convivialité et d'échange, où l'on pourra boire un verre, assister à des projections de films, débats, soirées sur le thème du développement durable ou du recyclage.



Figure 43 les travaux de la salle des pas perdu

Source site le parisien

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

- coin à droite accueillera l'atelier de René, la mascotte du lieu. Cet as de la bricole saura réparer vos meubles cassés ou votre chaise à trois pieds. Et ses outils sont mis à votre disposition.
- Dans cette pièce un peu à l'écart, on pourra venir prendre un café et travailler au calme avec son ordinateur portable.



Figure 44 la place ou sera l'atelier rène de recyclage



Figure 45 les travaux pour espaces de cafeteria source site le parisien



Figure 46 les espaces après les travaux source site le parisien

Source site le parisien

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

### Les travaux exterieures :

#### Les façades :

- Voilà à quoi le bâtiment devrait ressembler d'ici quelques semaines, avec en plus une toiture et une façade végétalisée.
- La façade vers les quais sera un grande verrière.



Figure 47 la façade principale de la gare Ornano en 1902



Figure 49vue 3Dde façade principale après la reconversion



Figure 48 vue 3D de la façade vers les quais

#### les quais :

- On aperçoit ici les ruches installées par l'association des Amis des Jardins du Ruisseau, du nom de la rue qui enjambe la voie ferrée (Cote jardin bio).



Figure 50 l'état de quais et l'espace avant la reconversion

Source site le parisien

- D'uncôtédu quai un espace de détente.
- De l'autrecôtél'espace jardin bio.

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]



Figure 51a gauche l'espace de détente, a droite l'espace jardin bio

Source site le parisien

- des Jardins du Ruisseau qui ont célébré au printemps dernier la Fête de la nature et de la biodiversité sur la petite ceinture espèrent organiser de nouveaux événements en partenariat avec le Receyclerie.



Figure 52les quais sont réservés pour les événements source site le parisien

Source site le parisien

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

### La terrasse :

- L'ouverture de la Recyclerie marquera le retour des « Foodtruckset »des déjeuners en plein air.



Figure 53 à droite la Terrasse avant les travaux, à gauche la terrasse après la reconversion

Source : site le parisien

## 4. Synthèse :

### Exemple1:

- La gare cahors est trop similaire au cas d'étude dans tous ses aspects Lors de la reconversion de bâtiment voyageur les espaces en était changé (réaffectation) selon le besoin de la nouvelle fonction l'aspect extérieure est rester dans son état.

### Exemple 2 :

- La gare Pontorson est une gare réhabilité et qui proposera un circuit touristique lors de sa réhabilitation le bâtiment voyageur a subi un changement radicale avec une touche contemporaine avec des nouveaux matériaux qui répond de changement du temps.

### Exemple 3 :

- La gare Ornano est une gare reconverti en recyclyerie les espaces intérieures sont garder dans le même état trouver sans aucun changement de matériaux.

## **5. Conclusion :**

- D'après cette partie les opérations de réhabilitation se changent selon l'état du bâti et selon les besoins visé.
- La réhabilitation de bâtiment peut être définie :d ensemble
- d'opération qui ont pour but l'amélioration du confort toute en respectant l'aspect historique du monument.
  
- La reconversion du monument demande une connaissance spatiale et historique.
- Lors d'une action de reconversion on peut réaffecter l espaces selon le besoins de la nouvelle fonction.
- On peut aussi garder les traces trouver et ne pas changer les matériaux afin de garder plus l'aspect patrimoniale du monument.

# **IV. Chapitre**

## **Cas d'étude**

# [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONIALE A DJELFA]

## 1. Introduction :

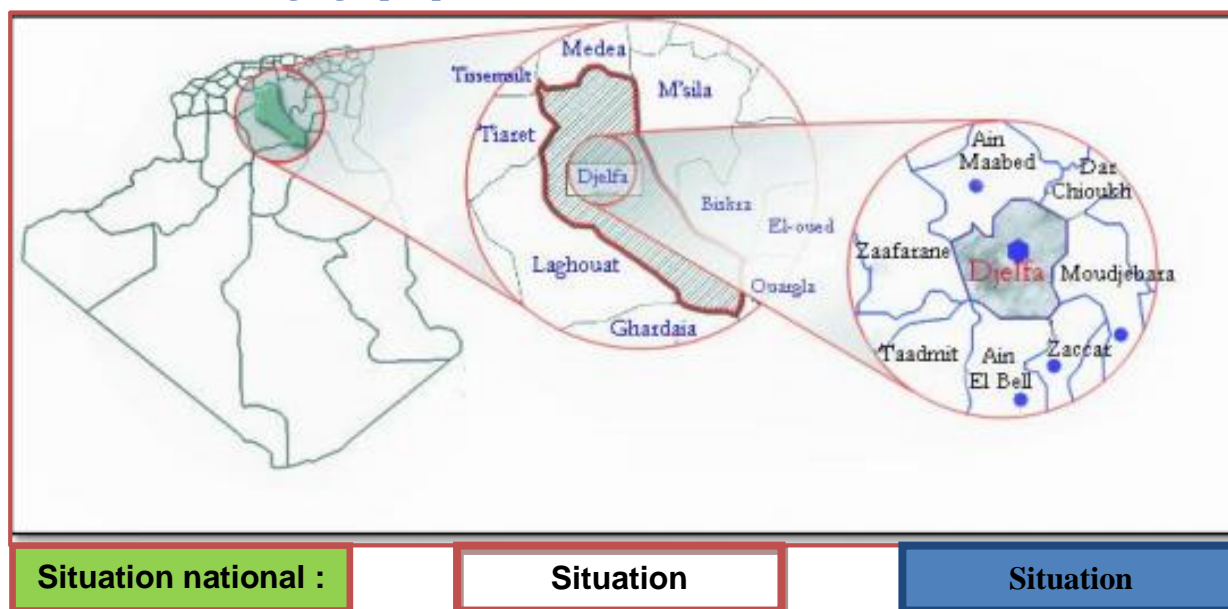
Dans cette partie du travail, on va aborder notre cas d'étude dans ces différentes généralités, à cet effet nous proposons une étude sur l'ancien bâti colonial à Djelfa, et notamment une lecture de la gare ferroviaire.

L'objectif est de mettre en valeur ce patrimoine pour le réhabiliter et lui donner une nouvelle fonction.

De cette manière nous pourrons acquérir une profonde compréhension sur le cas d'étude utilisé comme une base de données pour une intervention réussie dans ce monument historique.

## 2. Présentation de la wilaya de Djelfa :

### 2.1. Situation géographique :



Situation national :

Situation

Situation

Figure 54 situation géographique de Djelfa

Source: [www.viamichelin.fr/web/Cartes-](http://www.viamichelin.fr/web/Cartes-)

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

Djelfa est située dans la partie centrale de l'Algérie du Nord au-delà des piémonts Sud de l'Atlas Tellien en venant du Nord dont le chef-lieu de Wilaya et à 300 kilomètres au Sud de la capitale Elle est comprise entre :

- 2° et 5° de longitude Est
- 33° et 35° de latitude Nord.

La Wilaya est limitée:

- Au Nord par Médéa.
- A l'Est par M'Silla et Biskra
- Au Sud-Ouest Laghouat et de Tiaret
- Au Sud par Ouargla et Ghardaïa.

La ville est limitée par :

- HassiBahbah au nord.
- Ain ELBLE au Sud.
- Moudjbarah a l'est.
- Zaafran a l'ouest.

### 2.2. Climatologie de Djelfa:

À Djelfa le climat est semi-aride, les étés chauds et secs, ciel dégagé dans l'ensemble; les hivers sont très froids et rigoureux, vents intenses et fréquents d'orientation Nord-Est et Sud – Est dominé par les siroccos. Au cours de l'année, la température varie généralement de 0 °C à 35 °C et est rarement inférieure à -3 °C ou supérieure à 38 °C.

- une chute de pluie d'au moins *13 millimètres* sur une période glissante de 31 jours. La *plus grande accumulation de pluie* a lieu au cours des 31 jours centrés aux alentours du *26 avril*, avec une accumulation totale moyenne de *28 millimètres*.

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONIALE A DJELFA]

### 2.3. Evolution historique :

Le premier noyau de la ville de Djelfa est né entre 1850 et 1852.

Elle est fondée dans un but purement stratégique et défensif. (Construction du premier fortin).

Le génie militaire est chargé de créer un noyau urbain et c'est ce qui explique la forme géométrique en damier avec deux axes (Les militaires français ont construit 02 fortins, l'un au Nord et l'autre au Sud-est, ainsi qu'un rempart qui ne sera achevé qu'en 1878).

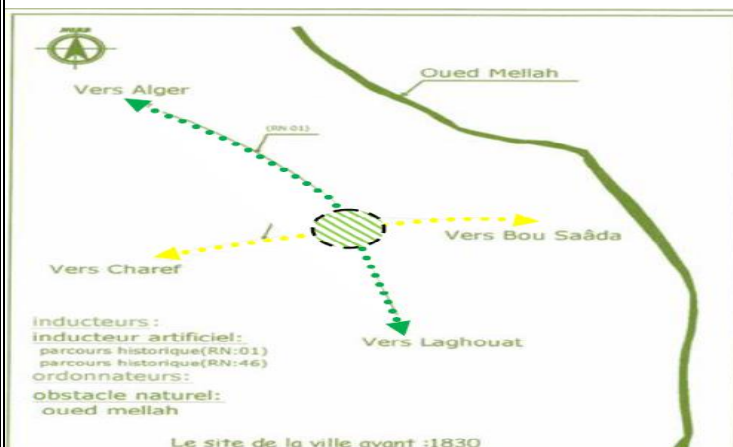


Figure 55 le site de la ville de djelfa aant 1830



Figure 56 le site urbain de la ville en 1883

Djelfa commence à prendre plus d'importance avec la réalisation de plusieurs équipements administratifs et religieux : une mairie, un bureau d'administration provinciale à l'époque appelé (bureau arabe), une église et, plus tard, une mosquée.

En 1962 et après le départ des colons, il y eu un grand mouvement d'exode ruralalors la ville s'est agrandi dans toutes les directions.

En 1974 date de nomination de Djelfa comme chef-lieu de wilaya on lui a attribué les grands projets de constructions, d'aménagement et d'infrastructure. Une grande croissance avec une grande extension de la ville.



Figure 58 le tissu urbain de la ville en 1958

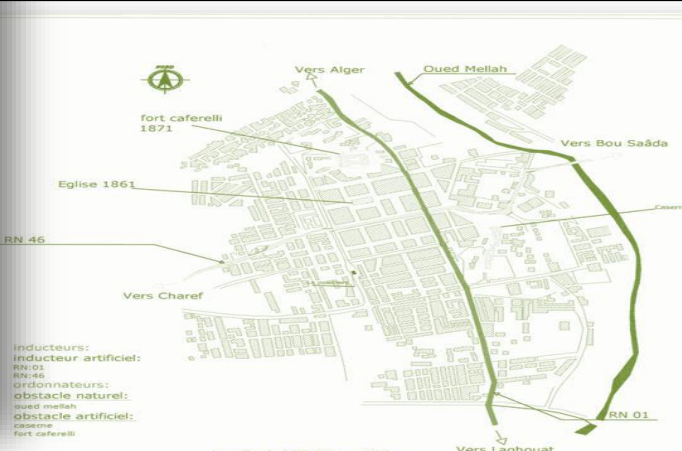


Figure 57 la ille de djelfa en 1974

Source :encyclopedie-afn.org/Historique\_Djelfa\_-

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

### 2.4. Le patrimoine architectural colonial de la ville de Djelfa :

Djelfa tire son origine d'un bordj construit en novembre et décembre 1852, par les troupes du général Yusuf. Ce bordj servait de gîte d'étapes pour les troupes allant de Boghari à Laghouat. Aussi, dès 1852, un certain nombre de commerçants vinrent s'y installer. Plus tard, un mouvement de transport assez important s'établit entre Boghari et Laghouat, tant par suite de l'affluence des troupes dans cette dernière place qu'en raison de l'importance des constructions qu'on y faisait. Des ouvriers se fixèrent à Djelfa pour la réparation du matériel roulant, la forêt voisine fournissant le bois nécessaire. C'est ainsi que la colonisation fut amenée à s'implanter à cet endroit sans y avoir aucunement été sollicitée par l'Administration. Les premiers colons qui s'établirent à Djelfa, bâtirent leurs maisons au pied du bordj sud. Aucun plan d'alignement n'existait en 1860, époque à laquelle Djelfa fut constituée en commune. Un plan d'alignement, élaboré par le service du génie, fut approuvé en 1861 : il donna à Djelfa la forme d'un rectangle de 400 sur 500 m, traversé par 6 rues.

- 1 maison de commandement (1852-1855).
- Des dessèchements de marais sur 10 ha (1855).
- 1 pépinière (1859).
- De 1861 à 1874 : Des travaux de voirie.
- 1 église et 1 presbytère.
- 1 mosquée.
- 1 école.
- 1 mairie.
- 1 abattoir.
- 1 gare ferroviaire<sup>28</sup>



Figure 59 la poste de Djelfa source



Figure 60 l'école primaire à Djelfa



Figure 62 la gare ferroviaire a Djelfa source



Figure 61 la mairie de Djelfa source

Source: Google Image

<sup>28</sup>G. Arnaud L'automobile au Sahara Annales de Géographie/persé / Année 1927 / 203 / pp. 476-479

### 3. L'ancienne gare ferroviaire coloniale à Djelfa :

#### 3.1. Connaissance du bâti:

La gare est construite dans la période coloniale en 1921, elle se situe à l'extrémité Nord-Est de la ville de Djelfa, constitués de plusieurs annexes. Le champ d'étude va examiner six de ces annexes.



Figure 63 la gare ferroviaire coloniale a Djelfa

Source: L'auteur

**La situation :** La gare se situe dans le nord-est du centre-ville de Djelfa.



Figure 64 la situation de la gare ferroviaire de djelfa (cas d etude)

source google earth+ modifications l auteur

# [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

## 3.2. Environnement immédiat :

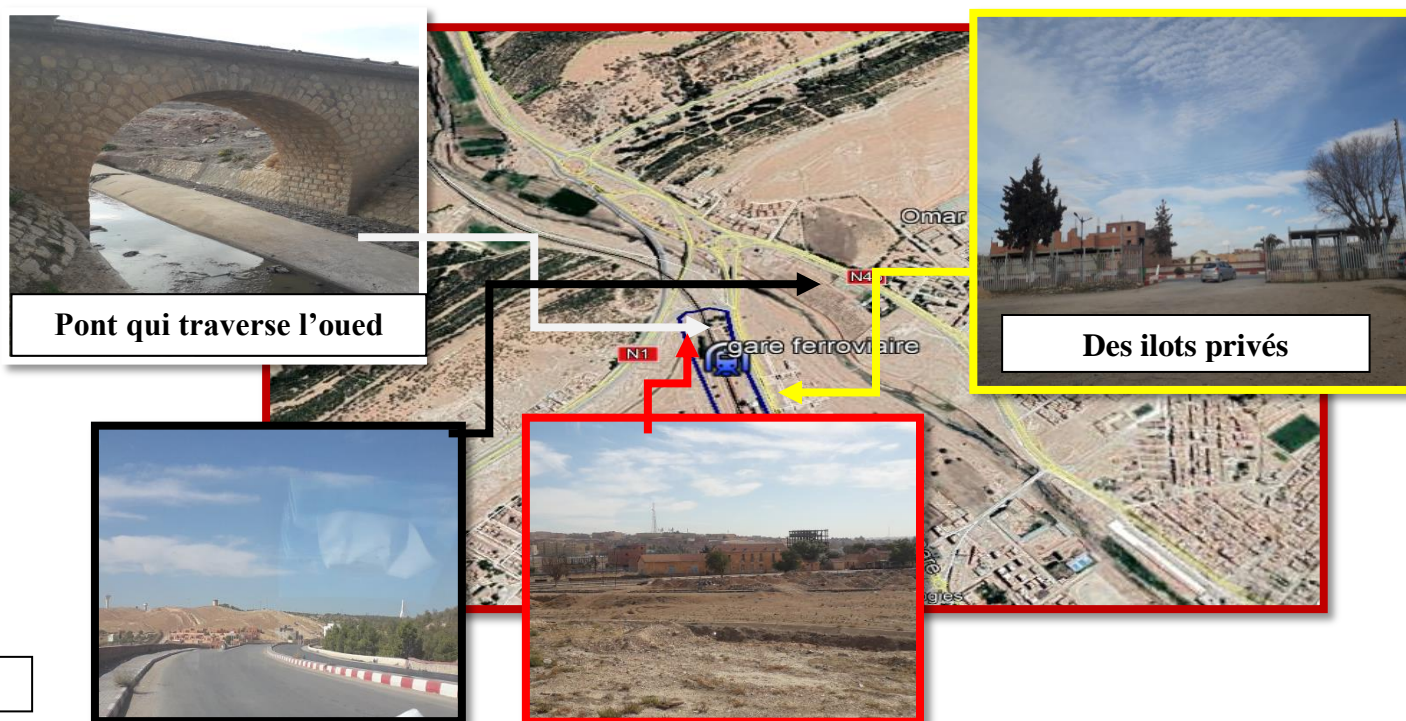
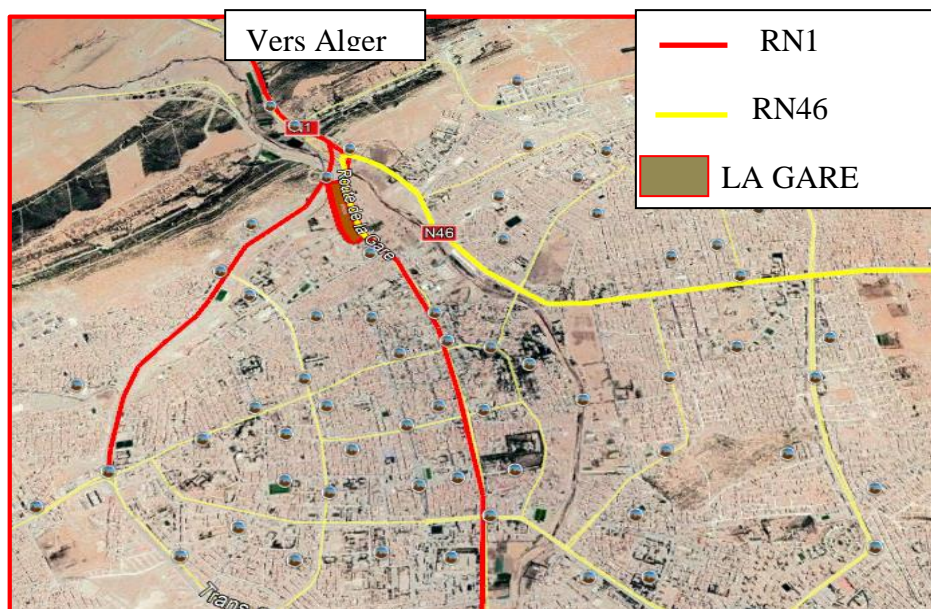


Figure 65 | environnement immédiat de la gare ferroviaire

source google earth+ modifications | auteur

## 3.3. Accessibilité :

La gare est accessible par deux routes nationales importantes la route nationale 1 et la route nationale 46



# [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

Vers Laghouat

### 3.4. Composition et caractéristiques de site:

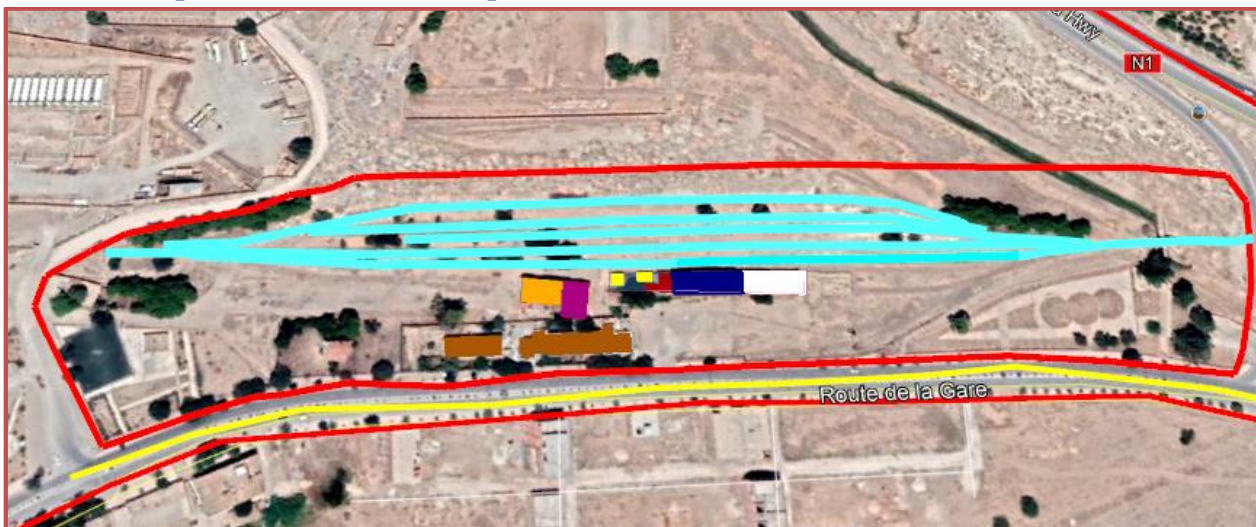


Figure 66 composition et caractéristiques du site

Source google earth+ modifications l auteur






le site de gare est limitée par une oie mécanique RN1 d'une côté et de site naturel de l'autre côté

	le site du gare		ANNEXEF
	RN1		ANNEXE G
	LES QUAIS		ANNEXE H
	ANNEXE A		ANNEXE I
	ANNEXE B		ANNEXE J
	ANNEXE C		
	ANNEXE D		
	ANNEXE E		





### 3.5. Composition des annexes :

	Nom d'espace	Forme	Surface	Photo
<u>Annexe A</u>	Dépôt de stockage	rectangulaire	238M <sup>2</sup>	

**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]**

<u>Annexe B</u>	Bâtiment voyageur		242M <sup>2</sup>	
<u>Annexe C</u>	bureau		24M <sup>2</sup>	
<u>Annexe D</u>	bureau		M <sup>2</sup>	
<u>Annexe E</u>	Sanitaire public		18M <sup>2</sup>	
<u>Annexe F</u>	Sanitaire privé		M <sup>2</sup>	

**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]**

<u>Annexe G</u>	Dépôt de stockage			
<u>Annexe H</u>	dortoir			
<u>Annexe I</u>	Dépôt de réparation			
<u>Annexe J</u>	Logement de fonction			

**3.6. Aperçus historique :**

L'historique de cette gare fut relativement simple il apparut aux gens d'Alger qu' il serait plus intéressant pour eux d'avoir une ligne Blida\_ ( Boghari) qui desservait le sud de leur département et le passage à Médéa

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

- Cette ligne a été accordée en 1886.
- Construite par la compagnie de l'ouest Algérien.
- D'un écartement de 1,055m<sup>29</sup>.

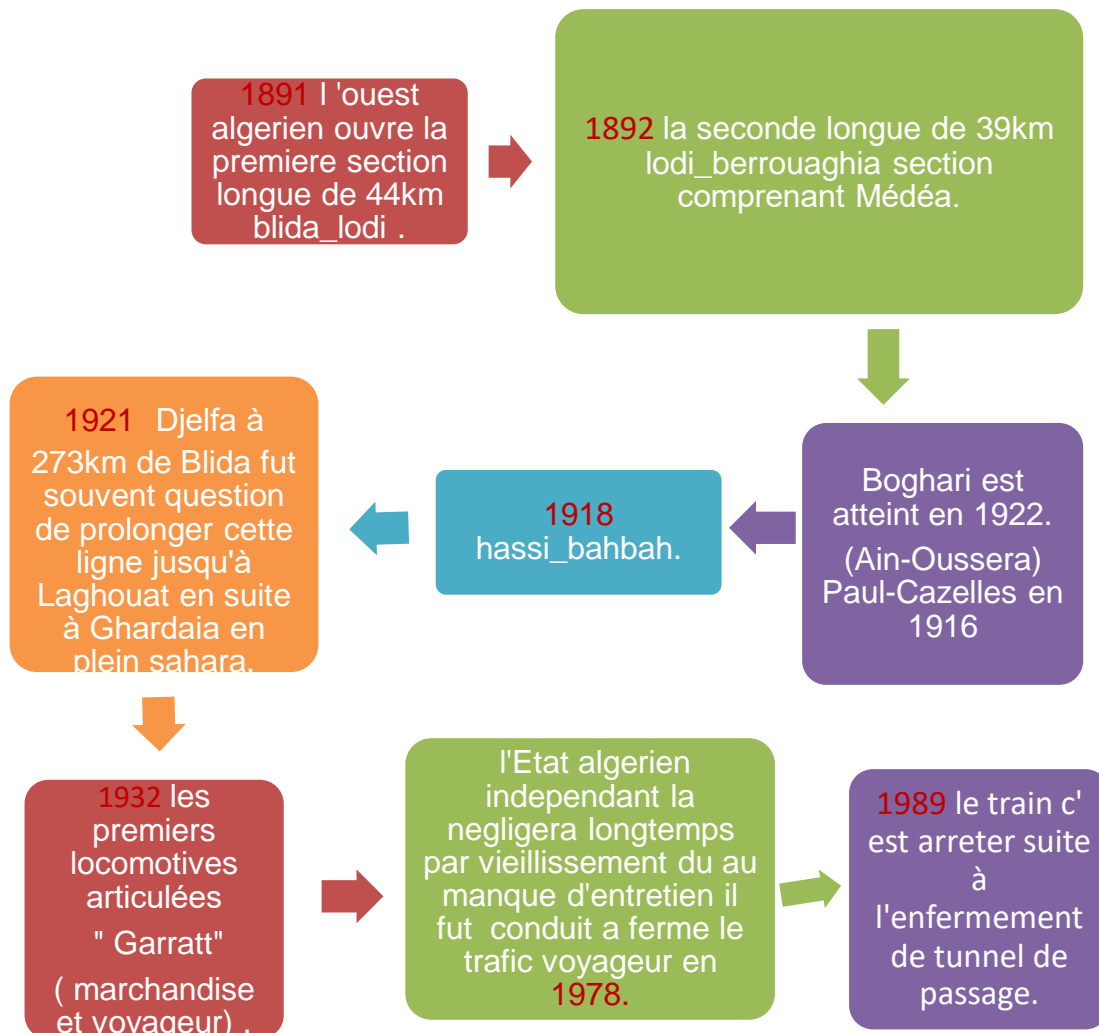


Figure 67 | aperçus historique de la ligne de Djelfa

source | auteur

<sup>29</sup>GORGE BOUHET article dans la revue bimestrielle de la FACS UNECTO chemin de fer régionaux et urbains n 286 ; 2001

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

### 3.7. L'exploitation de la ligne:

La progression fut très lente et la gare de Djelfa ne reçoit son premier train en 1921, il aura fallu 35ans pour 273km contre

4 ans pour les 217km

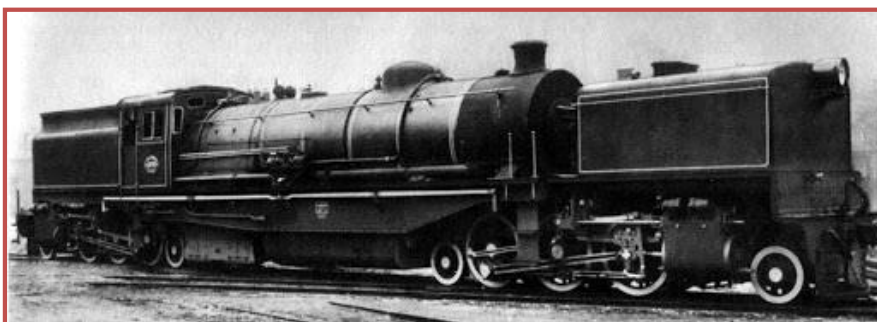


Figure 68 les premiers locomotive gares pour la marchandise

- L'exploitation de cette ligne fut difficile pour deux raisons :
- Le parcours de Médéa.
- La rupture de charge à Blida enfin de Blida à Alger la ligne est d'écartement normal 1,435m sur 51km.
  - Le tonnage maximum fut alors 500tonnes et le tonnage commercial de 300 tonnes soit deux train par jour.
  - Les trafics principaux concernaient l'alfa et le mouton de Djelfa, les trafics secondaires étaient les céréales du bassin de Djelfa et les vins de Titteri.<sup>30</sup>
  - L'industrie des tapis et tissus indigènes, haicks, djerbis, burnous, est très développée dans les villes du Mزاب et les ksour de Laghouat. Une voie ferrée permettrait d'y ajouter les fruits, l'alfa et les produits forestiers.



Figure 69 les wagons de voyageurs Renault et celles de marchandise en 1959

- A l'importation, on reçoit : les céréales et farines, les cotonnades, les sucres, thés et cafés, la quincaillerie, ainsi que du sel en provenance du rocher de Sel, à 25 kilomètres au nord de Djelfa. Les transports sont effectués par charrettes ou par les caravanes des nomades, lesquels travaillent également pour le compte des territoires voisins<sup>31</sup>

<sup>30</sup>GORGE BOUHET article dans la revue bimestrielle de la FACS UNECTO chemin de fer régionaux et urbains n 286 ; 2001

<sup>31</sup>Maurice Zimmermann ARTICLE La valeur économique des Territoires du Sud algérienPERSéAnnales de géographie / Année 1917 / 140 / pp. 158-160

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

Avant même de commencer les travaux de réhabilitation et de reconversion, il faut entamer une étude approfondie sur le cas d'étude (L'ancienne gare ferroviaire coloniale de Djelfa), elle va être basée sur :

### 3.7.1. Le pré diagnostique :

La visite de lieu avec l'observation et la prise de photos des espaces intérieures et extérieures de la gare, afin de pouvoir établir des relevés architecturaux et architectoniques détaillés.

### 3.7.2. Relevé architectural:

Cette étape est constituée de plusieurs phases :

#### a) Phase croquis :

Lors d'une visite primaire au cas d'étude des dessins à main levée doit être réalisés afin de pouvoir connaître et détecter les différentes composantes ainsi les détails marquants du bâtiment.

#### b) Phase mesure :

Cette phase est établie par deux personnes ou plus à l'aide des outils :



Un appareil photo.



Un double décimètre.



Une distance mètre



Des planches de papiers.

# [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE COLONILAE A DJELFA]

## 4. Phase dessin technique :

### 4.1. Les relevés architecturaux :

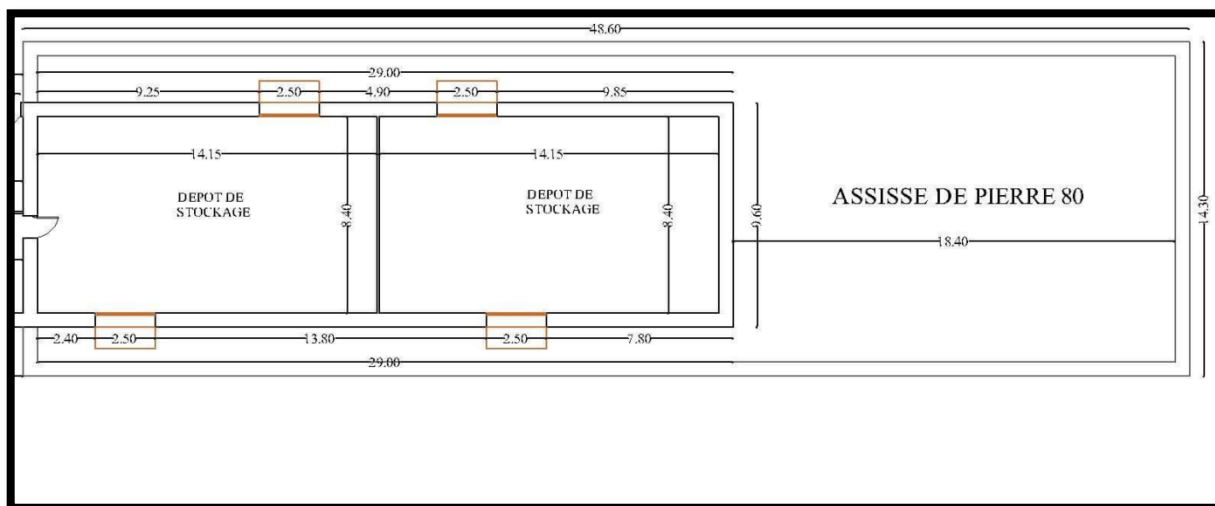


Figure 70: dépôt stockage

Source : Auteur echel 1/100

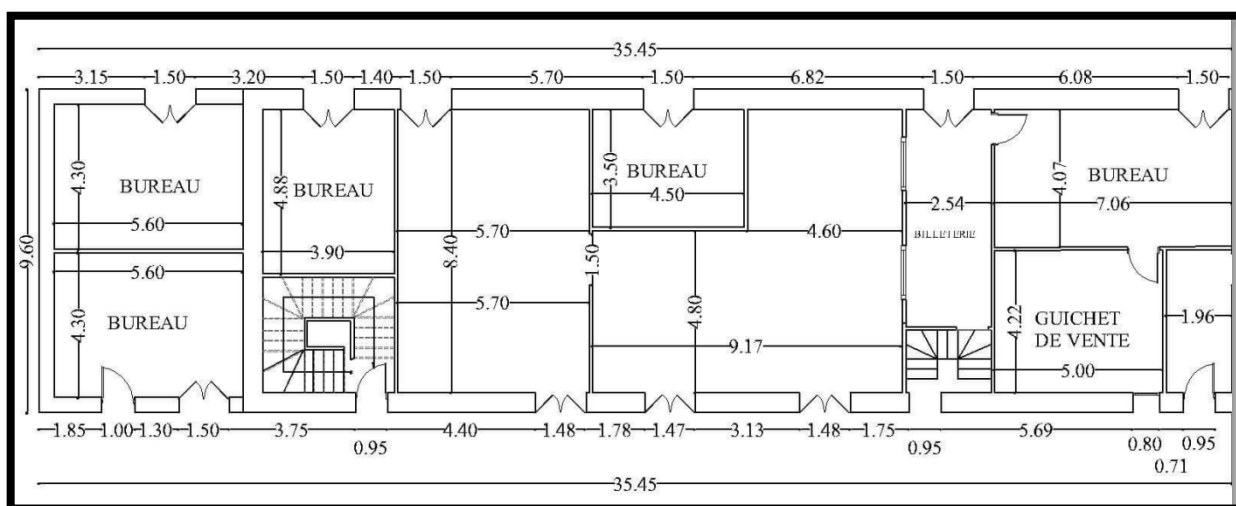


Figure 71: Bâtiment Voyageur

Source : Auteur echel 1/100

**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]**

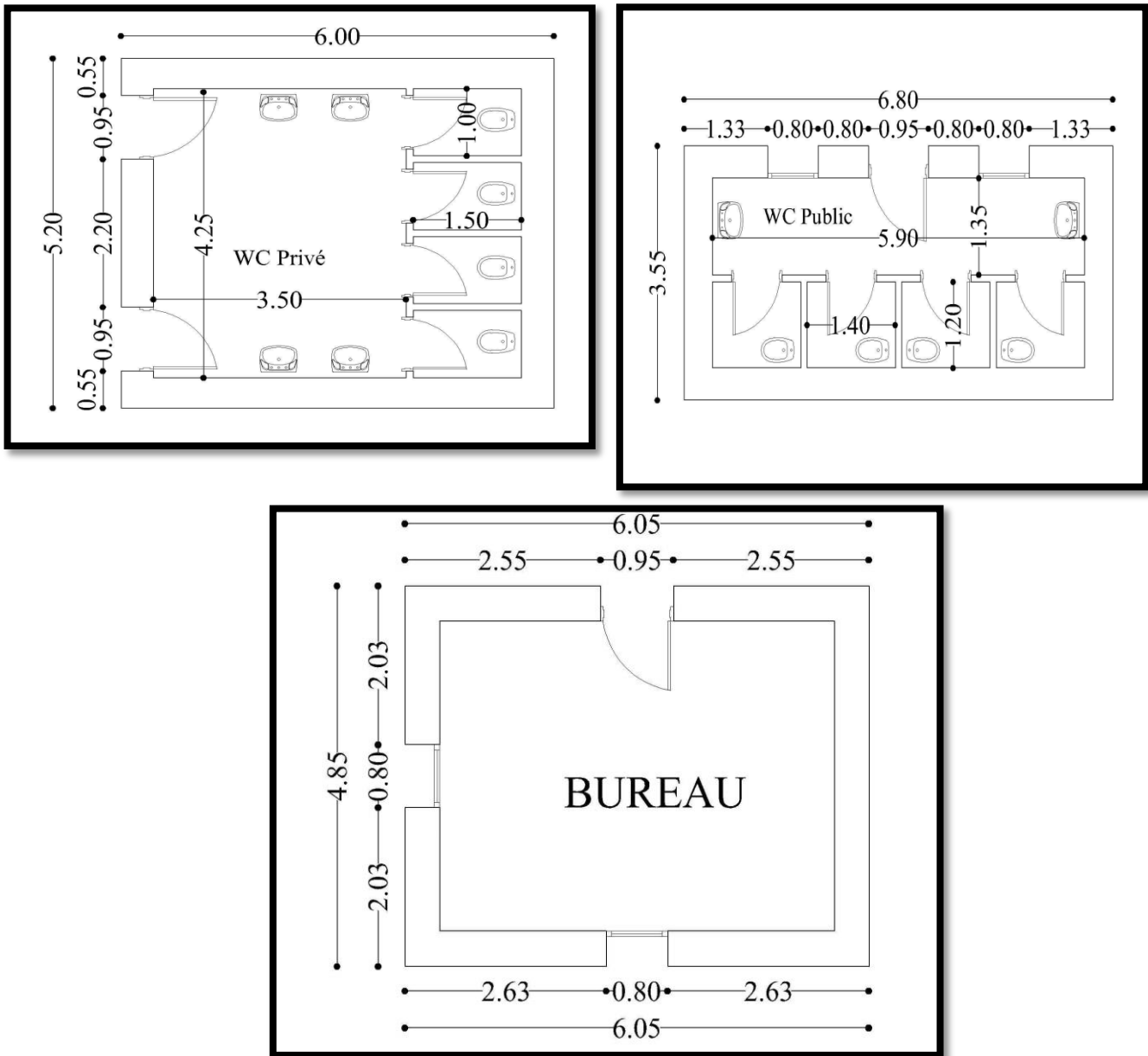
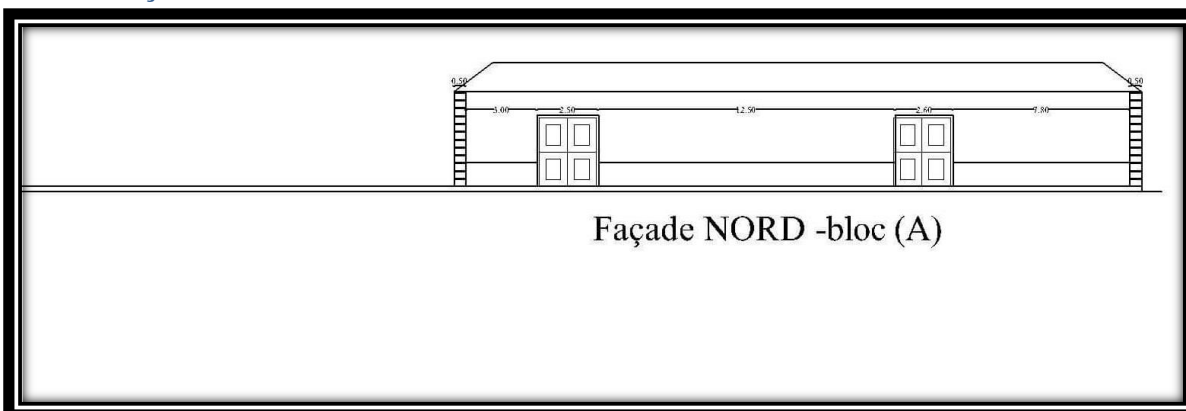


Figure 72: Les Annexes

Source : Auteur echel 1/100

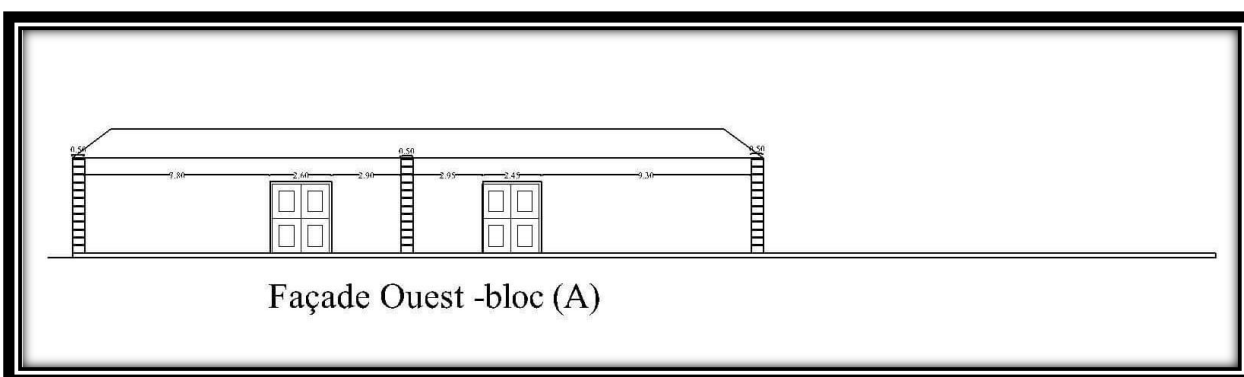
[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]

4.2. Façades:



Façade NORD -bloc (A)

Figure 73: Façade Nord Bloc A (Dépôt de Stockage)



Façade Ouest -bloc (A)

Figure 74: Façade Ouest Bloc A

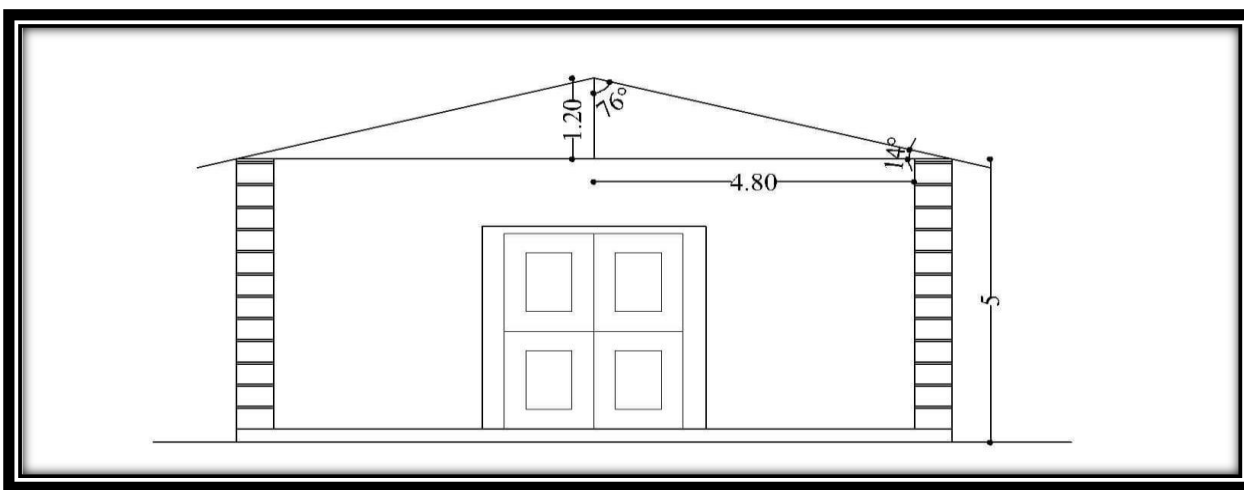


Figure 75: Façade Est Bloc A

Source : Auteur echel 1/100

[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]

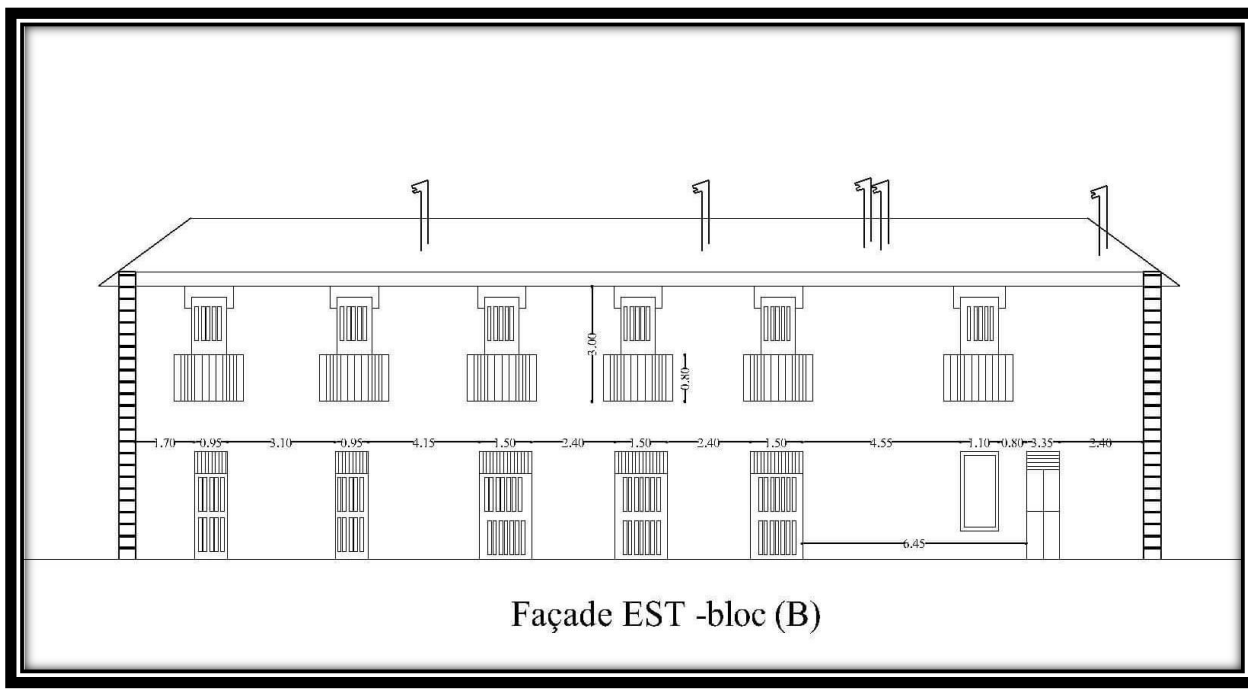


Figure 76: Façade Est Bloc B (Bâtiment Voyageur)

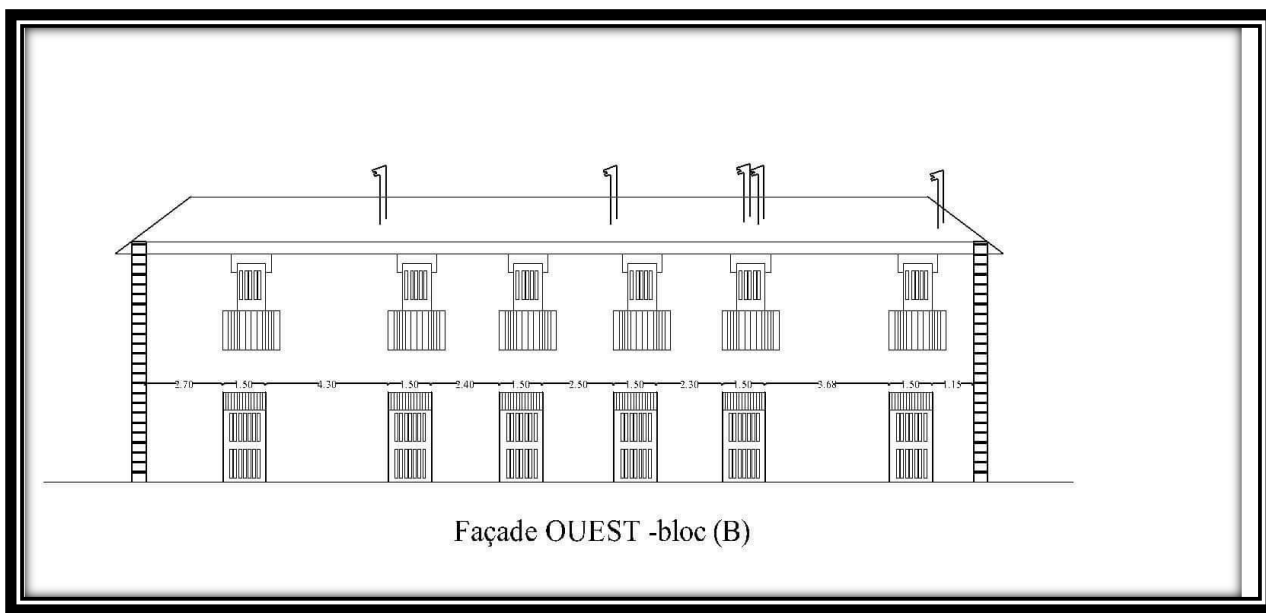


Figure 77: Façade Ouest Bloc B

Source : Auteur echel 1/100

[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]

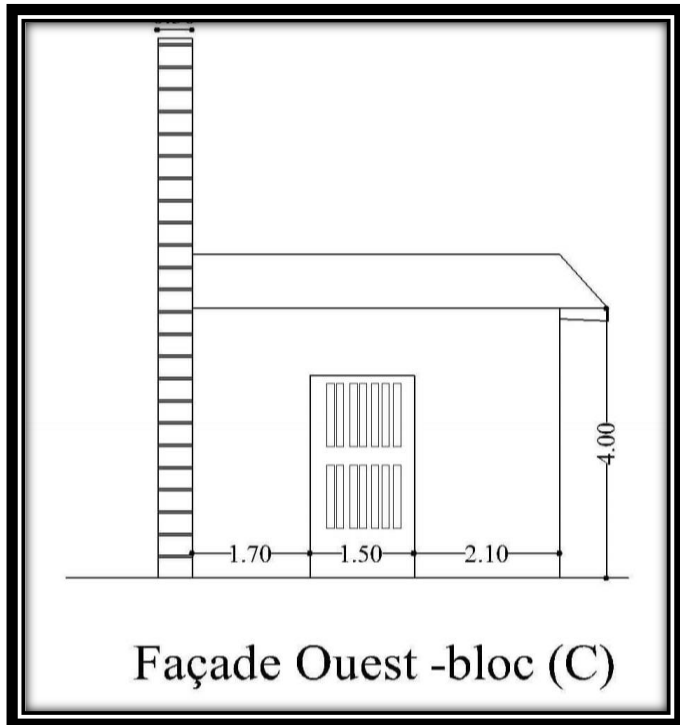


Figure 79: Façade Ouest Bloc C

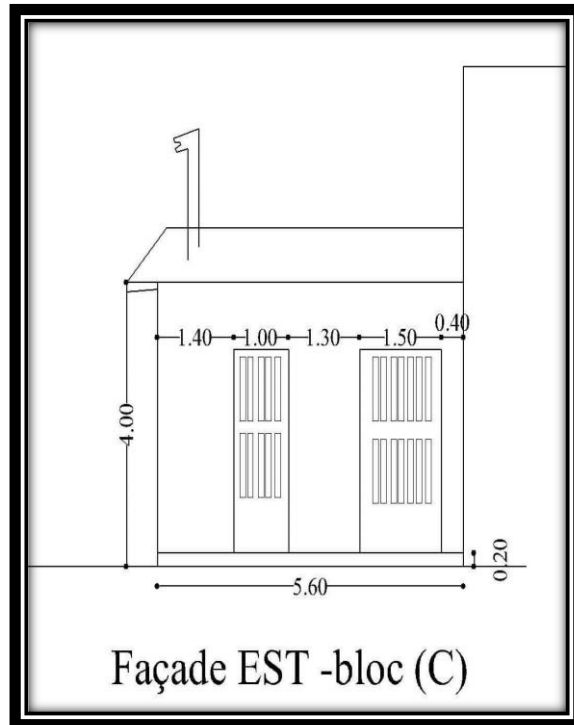


Figure 78: Façade Est Bloc C

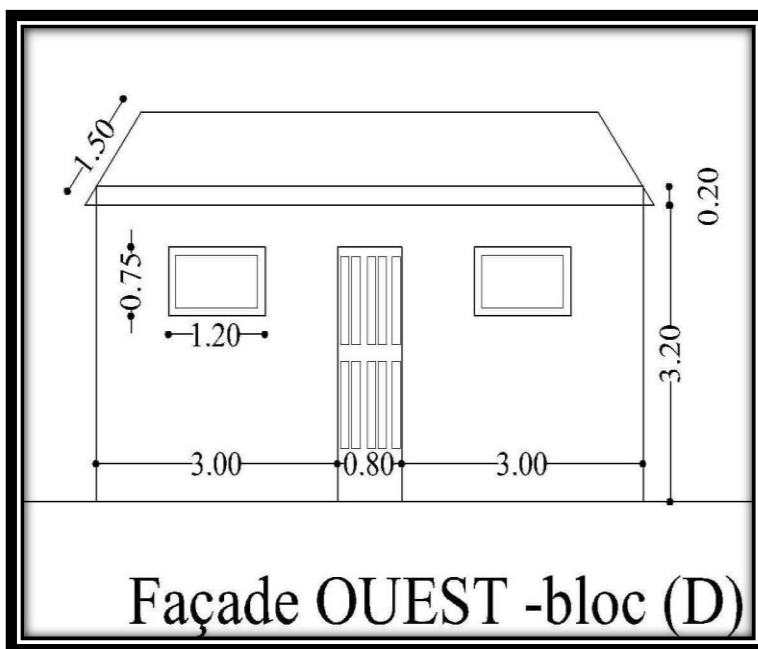


Figure 80: Façade Ouest Bloc D

Source : Auteur echel 1/100

## **5. Les matériaux et technique de construction :**

Le tableau suivant représente les différents matériaux de construction de la gare :

**Tableau 3: technique et matériaux utilisées dans la gare ferroviaire**

<b>Eléments</b>	<b>Source d'extraction</b>	<b>composition</b>
Fondation	La roche montagneuse	<p>On trouve deux cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>d'une assise rocheuse de 80cm (annexe A) le mur commence directement sans fondation.</li> <li>Le cas sans assise utilisé les pierres calcaires liées avec un mortier à chaux, enterrée et plus.</li> </ul>
mur porteur	La pierre de calcaire extrait de l'oued	<ul style="list-style-type: none"> <li>Soubassement : réalisée en pierre calcaire (moellons) pour protéger le mur contre l'effondrement causé par le remonté capillaire.</li> <li>Le corps pierre de calcaire avec un mortier de chaux .</li> </ul>
Les voûtains	Brique et IPNd'usines	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilisation de poutrelle en IPN dans un seul sens avec des petitsvoûtains de brique</li> </ul>
Charpente	Madrier de bois du foret à proximité	<ul style="list-style-type: none"> <li>Charpente en madrier de bois.</li> <li>des roseaux et une couche de mortier (chaux + sable)</li> </ul>
revêtement	Pierre de calcaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>une seule couche : de mortier a chaux (+sable).</li> </ul>
Tuile	Tuile transportée de la France puis à Alger vers la gare	<ul style="list-style-type: none"> <li>tuile marseillaise poser directement sur les chevrons.</li> </ul>

source l auteur

[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]

**Les matériaux de construction :**



Figure 82 pierre rocheuse



Figure 81 charpente en bois

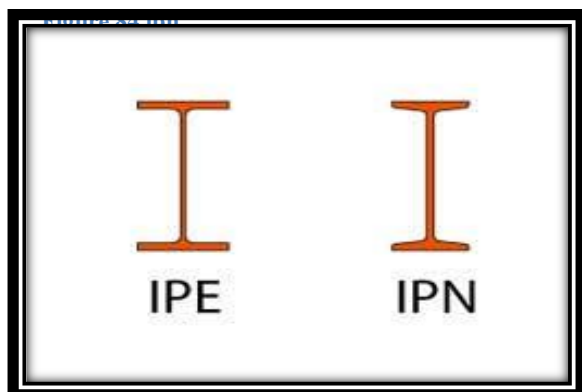
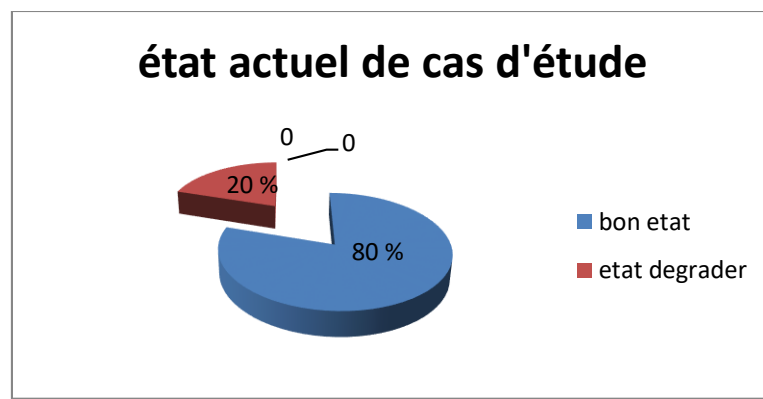


Figure 83 pierre de calcaire



## 6. Diagnostique et entretien :

### 6.1. L'état actuel :



### 6.2. Les mesures d'urgence :

Dans certain annexes des mesures d'urgence doivent être menées pour stabiliser l'état du bâti et assurer la sécurité en cour de travaux de réhabilitation :

- Intervention rapide pour éviter l'effondrement ou la destruction de deux annexes ( ) suite à la dégradation de la charpente d'annexe de réparation et qui est liée à l'autre annexe par mur et par serrage.
- Réparation de toiture de l'annexe abime.

### 6.3. Le diagnostic :

Le diagnostic effectué montre que le monument souffre de plusieurs cas pathologiques dus à plusieurs facteurs :

- Facteurs interne :
  - Vieillessement de matériaux.
  - La charge de poids propre (de charpente en bois).
- Facteurs externe :
  - Changement de conditions climatiques (vent, pluie ....)
  - L'endommagement de descente pluviale

Pathologies observé au niveau de la gare ferroviaire:




- ❖ Absence d'entretien suite à l'abondant du bâti et les interventions humaines.
- ❖ Manque d'étanchéité.
- ❖ Attaque biotique du bois de charpente.
- ❖ La remonte capillaire et l'humidité.
- ❖ Endommagement des murs.
- ❖ Endommagement de planchers.
- ❖ Le rouillement du fer du chemin et l'absence de quelque partie.

Le tableau ci-dessous est établi pour résumer les différentes pathologies constatées sur chaque partie du monument :

**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]**

Photos	pathologie	causes	Remèdes
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Endommagement de descente pluviale.</li> <li>• Fissurations</li> <li>• Présence de fils électriques.</li> <li>• Remonte capillaire</li> <li>• Vieillessement de matériaux</li> </ul>	<p align="center">Manque d'entretien</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Les gouttières</li> <li>-Réparation de fissure</li> <li>-Changement d'emplacement électrique</li> <li>-L'enduit imperméable</li> <li>-Changement de matériaux</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Décollement du crépissage</li> <li>• Fissuration verticale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Remonté capillaire à la base de mur rétention d'eau par les racines d'arbustes</li> <li>-La descente de charge de toiture</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-soubassement (de 0,8m a 1,00m permet une bonne évaporation de l'eau capillaire</li> <li>- réparation de fissure</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Décomposition de matériaux</li> <li>• Descente pluviale non dirigé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Influence climatique</li> <li>-manque de maintenance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'injection d'un liant</li> <li>- Drainage</li> </ul>
	<p align="center">Détachement de bois Décomposition de pierre d'assise(décalage de joints de moellons)</p>	<p align="center">Vieillessement de bois, attaque bioéthique Influence climatique, l'humidité l'efflorescence</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Changement de bois endommagé</li> <li>-les moellons seront rinchées avec des couches de bétons successives 3fois</li> </ul>





**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]**

	<p>Fissuration verticale</p>	<p>Modification ultérieure (suppression de porte anthropique) Surcharge de charpente Vieillessement d'assise</p>	<p>réparation de fissure Renforcement d'assise</p>
	<p>Descente pluviale endommagée (les descentes sont branché avec l'assainissement) Détachement d'élément décoratif</p>	<p>Manque de maintenance Mouvement d'ensemble à cause d'un séisme</p>	<p>Des gouttières Remplacement d'élément, un système de serrage pour les murs est mis après</p>
	<p>Détachement de bois d'encastrement de gouttières Dégradation de portes fenêtres</p>	<p>Vieillessement de matériaux Influence climatique Manque d'entretien Attaque climatique</p>	<p>Remplacement d'élément manquant Les gouttières</p>





**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]**

	<p align="center">Fissuration</p>	<p>Surcharge de toiture -Descente de charge de plancher Infiltration des eaux</p>	<p align="center">réparation de fissure</p>
	<p>Effondrement de toiture Suppression de portes</p>	<p>Mauvaise répartition de charge due au Modification ultérieure (suppression de porte)</p>	<p>Reconstruction de toiture avec les mêmes techniques</p>
	<p>Détachement de gouttières Mauvais encrage de descente pluviale</p>	<p>Vieillissemen t de matériaux Intervention anthropique</p>	<p>Remplacement d'éléments Emplacement de gouttières</p>
	<p>Différentes tuile dans les espaces Les rails endommagés</p>	<p>Une modification ultérieure L'influence climatique sur le ferre</p>	<p>Changement de tuile Peindre les rails avec une peinture antirouille</p>




**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]**

	<p>Manque d'éléments ferre La Pollution</p>	<p>Le vol de rails Manque de nettoyage</p>	<p>Bureau de sécurité, une clôture Nettoyage de déchets</p>
	<p>Matériaux hétérogène</p>	<p>Modification ultérieure mal droite</p>	<p>L'ouverture de fenêtre Reconstruction de passage avec des moellons</p>
	<p>L'enferment d'accès</p>	<p>Intervention humaine</p>	<p>Détruire les murs</p>
	<p>Installation électrique non adapte</p>	<p>Intervention humaine</p>	<p>Adapter une installation encastre</p>

**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]**

	<p>-Des fissurations superficielles -Décollement du crépissage</p>	<p>La surcharge des IPN et d'étage inférieure Présence d'humidité</p>	<p>Refaire les gouttières Refaire les gouttières</p>
	<p>-Fissuration profonde - découlements de crépissage</p>	<p>La surcharge du plancher, Mauvaise répartition de charge de mur Remonte capillaire, fuite sous terrain</p>	<p>réparation de fissuration avec un liant en béton Refaire du crépissage</p>
	<p>Décollement de crépissage</p>	<p>Présence d'humidité Infiltration pluviale</p>	<p>Regeler la descente pluviale Peindre les murs</p>
	<p>Matériaux hétérogène</p>	<p>Intervention humaine</p>	<p>Adapter un système de chauffage uniforme</p>

**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]**

	<p align="center">Système électrique endommagé</p>	<p align="center">Manque de maintenance</p>	<p align="center">Adopter un système électrique nouveau</p>
	<p align="center">- Dégradation de plancher</p>	<p align="center">-manque d'étanchéité -Descente pluviale endommagé</p>	<p align="center">Refaire les descentes pluviales</p>
	<p align="center">-chute d une partie de toiture</p> <p align="center">- Réparation mal adroite d entrain</p> <p align="center">- Endommagement de plancher</p>	<p align="center">La surcharge de toiture Présence d'humidité Infiltration d'eau Une faune d'insecte et de rongeurs attirés par l'humidité</p>	<p align="center">-Fixer des descentes pluviales</p> <p align="center">-Fixer les entrées endommagées</p> <p align="center">-Refaire le plancher</p>

## **7. Conclusion :**

Pour assurer une bonne intervention il faut bien connaître le bâti et bien évidemment connaître les symptômes de maladie et les cas pathologiques existants dans le monument.

C'est bien la cause pour laquelle on a formulé plusieurs étapes :

Les mesures d'urgence, le pré diagnostique, et le diagnostic pour arriver et connaître les différentes interventions qu'on va entamer pour la réhabilitation et la reconversion de ce monument historique qui va être visité et revitaliser à travers la proposition d'un circuit touristique.

**V. Chapitre**  
**L'opération de la**  
**Réhabilitation et de**  
**Reconversion**

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

Arriver a ce chapitre est la phase finale de cette recherche , on va exploiter les synthèses et les connaissances acquises des chapitres précédents afin de réaliser le projet principal de cet dernier qu'on a intitulé « la réhabilitation et la reconversion de l'ancienne gare ferroviaire coloniale de Djelfa » avec la proposition d'un circuit touristique qui vas se développer au cours de plusieurs phases successives qui vas toucher plusieurs aspect ( urbain , architecturale et même durable).

### 1. Genèse de projet :

#### 1.1. Liste de recommandation :

<b>Recommandation des recherches et exemple similaires</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- La réhabilitations de monument assure le confort des usagers</li><li>- La reconversion du monument peut garder l'état actuel de bâtis</li><li>- La proposition de circuit et de partenariat</li></ul>
<b>Recommandations pour le bâti</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Ajouter les corps d'état secondaire.</li><li>- Fixer et régler les cas pathologique.</li></ul>
<b>Recommandations de sites d'intervention et de circuit</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Création de parking automobile.</li><li>- Creation de parcours</li><li>- Aire de detente et de jeux a l'extrieure du batis</li><li>- Le circuit vise a enrichir et revitaliser le bâtis et créer une source pour que le bâtis soit autonome durable aussiles frets peut serviral'entretien.</li></ul>

#### 1.2. Les objectifs de l'intervention :

- ✓ Que ce monument soit ouvre pour le public.
- ✓ L'intervention garde le cachet architectural et historique de ce bâtiment.
- ✓ Un choix de fonction convenable et bien intégrer doit la forme du bâti.
- ✓ Choisir un programme qui mise en valeur ce bâtiment.

La réhabilitation et reconversion nécessite de nombreuses études et interventions à l'intérieur et a extérieur du bâtiment.

[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE  
COLONILAE A DJELFA]

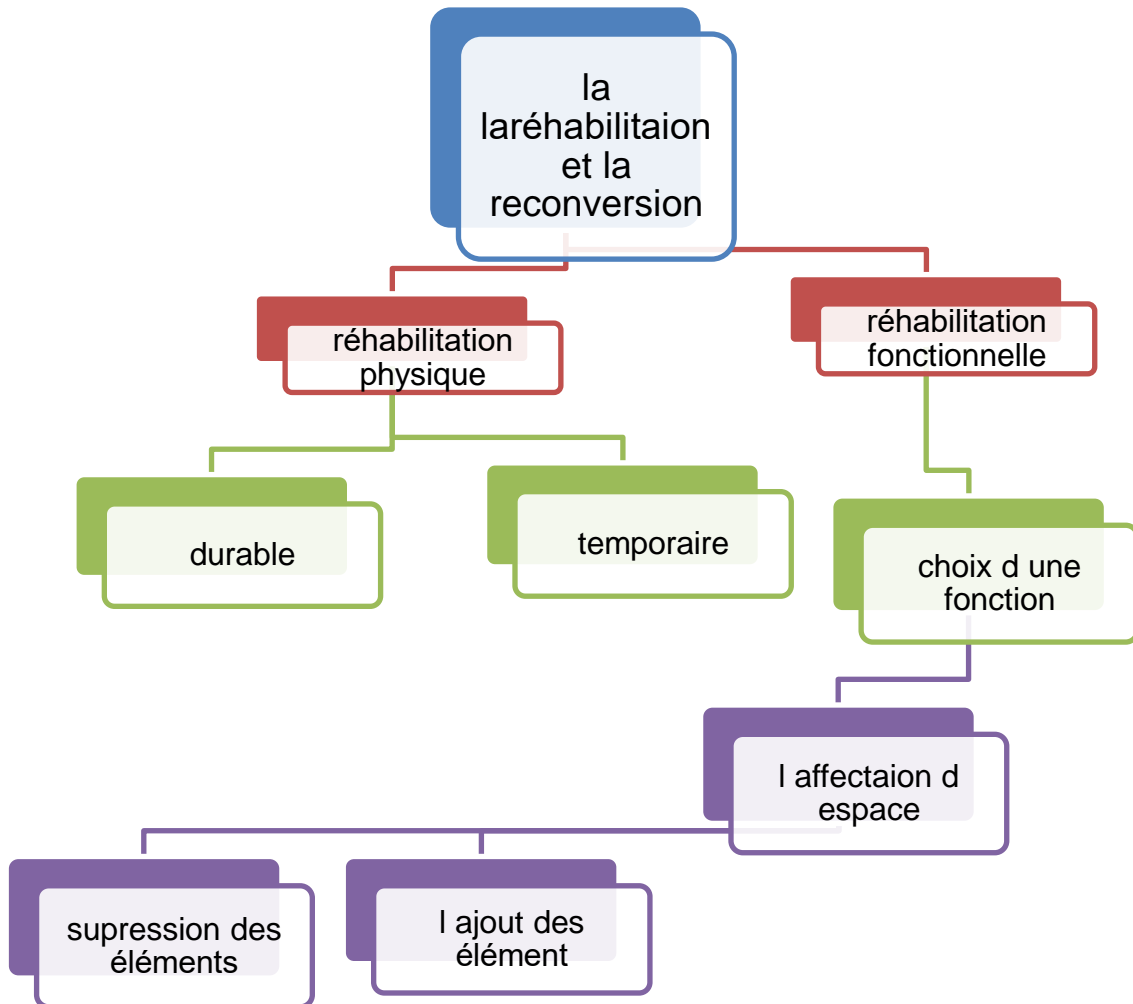


Figure 86 Organigramme des travaux de réhabilitation

Source: L'auteur

## 2. Phase d'élaboration du projet :

### 2.1. Réhabilitation physique

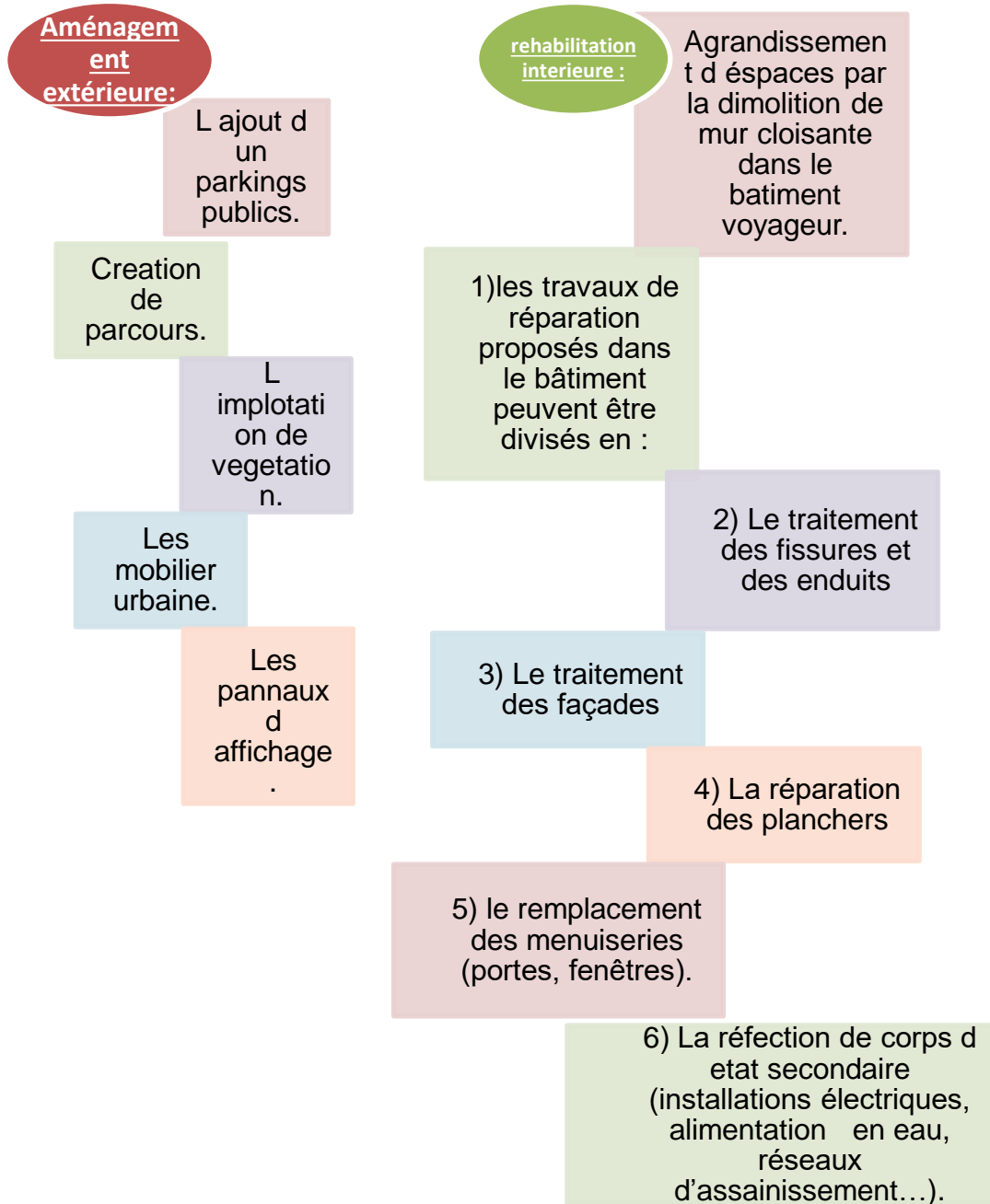


Figure 87 Réhabilitation physique du bâtiment

Source: L'auteur

## **2.2. La réhabilitation fonctionnelle :**

L'objet d'étude vas entamée six annexes :

Le choix de la fonction :

La fonction de monument restera dans le domaine ferroviaire avec la possibilité de revitaliser la voie ferré pour pouvoir créer un circuit touristique.

## **3. Phase de reconversion :**

La reconversion touchera les espaces intérieures afin que les espaces destinés au public soient grand pour la réception de flux et de touristes qui veulent se balader et découvrir les espaces de circuit.

Quelques remarques d'annexes :

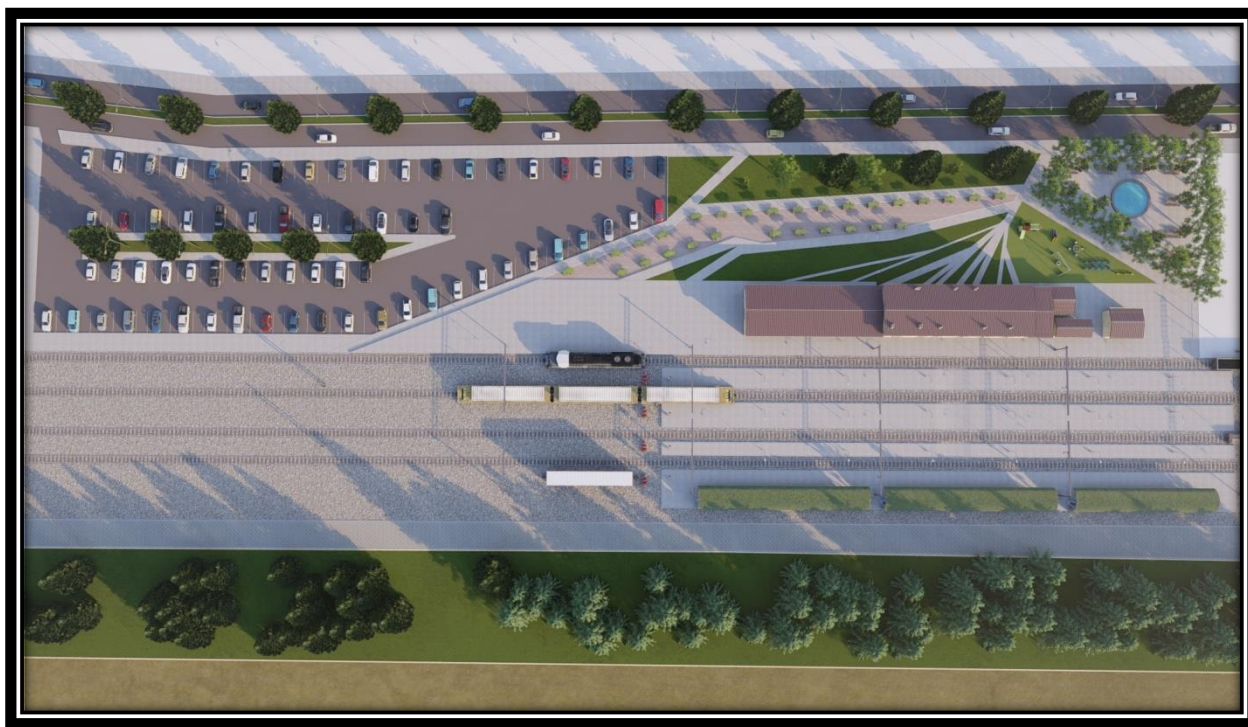
- l'espace dans le bâtiment voyageur est insuffisant pour une réception de flux important.
- l'absence de commerce dans la gare et à proximité.
- l'absence de sécurité et d'agents dans le monument.
- les deux espaces sanitaires un est destinés au public et l'autre pour les personnels
- les espaces extérieures ( la cour) ne est pas aménagées avec un manque des aires de stationnement.

**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE  
COLONILAE A DJELFA]**

<b>L'annexe</b>	<b>Typologie</b>	<b>Matériaux de construction</b>	<b>Intervention</b>
<b>Le bâtiment voyageur</b>	<p><b>Gabarit :</b> R+1  <b>Entrée :</b> par -6 porte ( L1,5 m )  <b>Forme :</b>                      Rectangle de 30/9,6m  <b>Espace :</b> un guichet de vente, deux bureaux( bureau chef de la gare , un autre bureau espace billetterie</p>	<p><b>Mur ép.</b> (0.6, 0.45, 0.1)                      RDC en pierre                      cloison d étage en brique de 0.1  <b>Revêtement ext :</b>                      crépissage a la chaux  <b>Revêtement int :</b>                      crépissage a la chaux +faïence  <b>plancher :</b>                      voutains en RDC                      charpente en bois à l'étage</p>	<p>-Suppression des bureaux (de chef de gare et de guichet de vente et d'espace billetterie). Ses espaces sont construites avec un cloison de 0,1.                      -Des distributeurs automatiques seront disposé pour gagner plus d'espace et pour faciliter la tâche.</p>
<b>Dépôt de stockage</b>	<p><b>Gabarit :</b> RDC  <b>Entrée :</b> 5 garage  <b>Forme :</b>                      Rectangle de 29/9.6m  <b>Espace :</b>                      Deux espaces de stockage.</p>	<p><b>Mur ép</b> (0.6, 0.45)                      Une assise de pierre .Mur porteur en pierre  <b>Revêtement ext :</b>                      crépissage a la chaux  <b>Revêtement int :</b>                      crépissage à la chaux  <b>Plancher :</b>                      charpente en bois.</p>	<p>La transformation d'espace d'un dépôt a un espace commercial (foyer).</p>
<b>5 bureaux</b>	<p><b>Gabarit :</b>RDC  <b>Entrée :</b>les entrée sont à l'extérieure.  <b>Forme :</b> rectangle  <b>Espace :</b>un dans le bâtiment voyageur ( ) deux on la même dimension accole au bâtiment voyageur, un et accolé a ses dernier ( )</p>	<p><b>Mur ép</b> (0.45)pour les quartes espaces  <b>Revêtement ext :</b>                      crépissage a la chaux  <b>Revêtement int :</b>                      crépissage à la chaux  <b>Plancher :</b>                      charpente en bois.</p>	<p>On totale quatre espaces sont réservé pour les bureaux</p>

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

<b>Les sanitaires</b>	<b>Gabarit :</b> RDC <b>Entrée :</b> 3 entrées à l'extérieure <b>Forme :</b> rectangle <b>Espace :</b> un espace est destiné au public et l'autre aux personnels	<b>Mur ép (0.45)</b> pour les quartes espaces <b>Revêtement ext :</b> crépissage a la chaux <b>Revêtementint :</b> crépissage à la chaux <b>Plancher :</b> charpente en bois.	un sanitaire serai réservé au femme et l'autre pour les homme.
-----------------------	---	--	--



## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

### 3.1. LES VUES 3D:

#### 3.1.1. Intérieur:

Le bâtiment stockage après sa reconversion au foyer:



[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE  
COLONILAE A DJELFA]



[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE  
COLONILAE A DJELFA]



Figure 88 :le bâtiment de stockage reconverti au foyer

Source: L'auteur

**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE  
COLONILAE A DJELFA]**

Le hall d'accueil dans le bâtiment voyageur:



Figure 89: le hall d'accueil dans le bâtiment voyageur

Source: L'auteur

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

### 3.1.2. Intérieur:



Figure 90: vue en plan sur la gare

Source: L'auteur

Les bâtiments:



**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE  
COLONILAE A DJELFA]**



Figure 91: l'ensemble des bâtiments de la gare

Source: L'auteur

L'aménagement extérieur:



**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE  
COLONILAE A DJELFA]**



Figure 92: Aménagement extérieur

Source: L'auteur

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

Les Quais:



**[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIARE  
COLONILAE A DJELFA]**



Figure 93: vue sur les Quais

Source: L'auteur

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

---

**4. Le tourisme:** est le moyen par lequel beaucoup de gens peuvent apprendre à connaître des cultures différentes, s’amuser pendant leurs vacances ou simplement voyager sans direction spécifique et étant donné la grande diversité qui existe sur notre planète.

### 4.1. Les types de tourisme:

- Tourisme d’affaires.
- Tourisme événementiel.
- Tourisme de nature, d’observation.
- Tourisme de détente, de relaxation.
- Tourisme sportif.
- Tourisme culturel.
- Tourisme religieux et familial.
- Tourisme durable, éco-tourisme.
- Tourisme artisanal et commercial.
- Tourisme industriel.
- Tourisme social et solidaire tourisme gastronomique.
- Tourisme scientifique.
- Tourisme de santé tourisme de divertissement.
- Tourisme créatif.

Le tourisme suggère le mouvement et impose l’utilisation de moyens de transport pour atteindre des destinations ou Vient la question comment peut t on exploiter les potentialités touristique dans ce projet de réhabilitation et de reconversion ?

Afin de prendre en compte toutes les dimensions du projet, cette partie se basera sur la proposition d’un circuit qui as enrichir l’aspect touristique dans la ville de Djelfa le schéma ci-dessous. Représente les piliers fondamentaux du projet qui s’inscrivant intégralement dans le développement durable.

Les trois principales dimensions sociales, économiques et environnementales se complètent. L’objectif est d’en tenir compte.

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

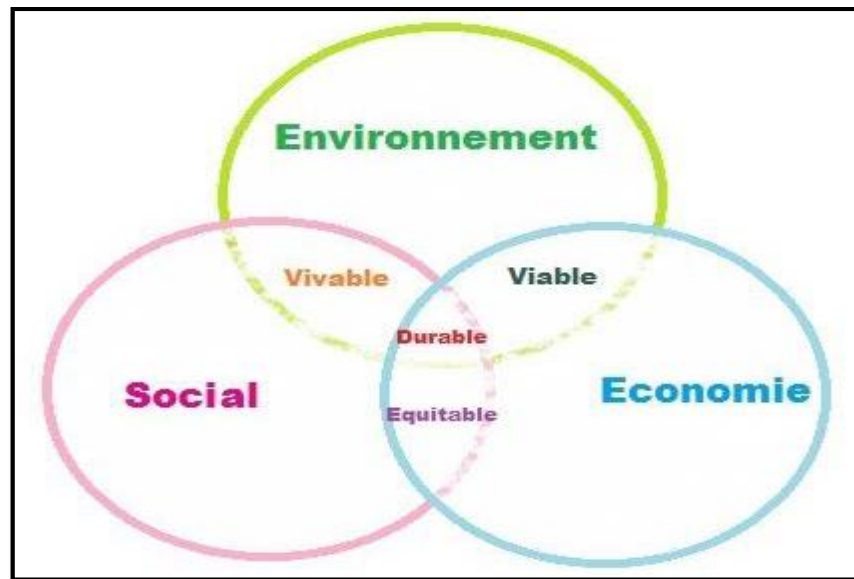


Figure 94 les piliers de développement durable

Source: Google image

- La question à poser pour ce projet est : pour qui est-il fait ? Quelles sont les personnes qui vont en bénéficier ?

Dans un premier temps, ce sont bien sûr les touristes, voyageurs, les citoyens les usagers empruntant la gare, les principaux concernés. L'objectif est de faciliter le transport des voyageurs. Pour ce faire, le projet propose de connecter différents moyens de transports sur un même site afin de faciliter le transit entre chacun (le chemin ferré circulation mécanique) .

- L'objectif de ce projet, dans des termes économiques, sera de répartir les coûts bénéfiques de ce projet pour l'entretien de la gare pour qu'elle soit autonome. la structure ne doit pas être fermée, c'est-à-dire qu'elle doit s'intégrer dans le paysage local afin d'en faire bénéficier toute la population.

### **5. Les propositions de circuit :**

a travers la revitalisation des ancienne quai le circuit vas passer sur deux itinéraire une foret el le rocher de sels

[REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE  
COLONILAE A DJELFA]



Figure 95: Proposition de circuit

Source: Google Earth modifié par L'auteur

## [REHABILITATION ET RECONVERSION DE LA GARE FERROVIAIRE COLONILAE A DJELFA]

**5.1. setation1 : la foret** lancement d'une partenariat pour l'investissement dans cette foret les activités préposé :

- deux boutique pour la location de vélo ainsi de tente pour faire un camping dans un circuit libre.



Figure 96: la foret Senelba

Source: L'auteur

**5.2. setation2 : le rocher de sels**

Le rocher de sels situe a 25m au nord de Djelfa sur la route nationale 1 après Ain Maabed et de l'oued mellah en direction d Alger est un diapir triasique, un diapir est une remontée généralement de sel ou de gypse.

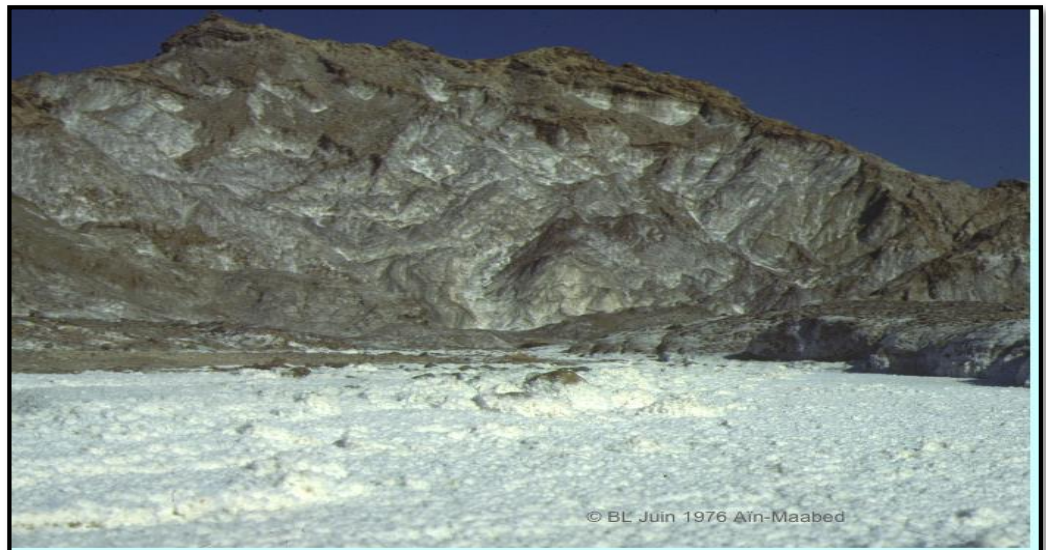


Figure 97: Rocher de Sel

Source: Google image

# **Conclusion Générale**

### **Conclusion Générale:**

Le patrimoine est la mémoire des peuples et des civilisations sans patrimoine on perd l'identité et les origines.

C'est de ces origines qu'on puisse vivre le présent et construire le future. il reste la source des génération et c'est a eu qu'on doit le transmettre.

Nous avons abordé le thème de la réhabilitation et de reconversion de la gare ferroviaire a Djelfa pour qu'on puisse garder les traces coloniale dans la ville.

Une approche théorique, conceptuelle, et une approche analytique ont été menées dans cette étude, en mettant le spot sur la mise en valeur et la préservation de ce type de patrimoine (coloniale), les objectifs relevant de mise en valeur et la réhabilitation du bâti et de sa mise aux normes de vie et d'usage contemporains dans sa globalité.

notre travail constitue l'articulation entre la théorie et la tentative de l'élaboration d'intervention dans cette gare ferroviaire par des opérations ponctuelles à savoir : réaménagement, réhabilitation, réaffectation, reconversion ...

Ces interventions sont basées sur la connaissance des bâtis et ses composants et de connaitre les différentes pathologies dont il souffre et de bien connaitre le milieu dans lequel nous intervenons. Pour bien viser les interventions selon le besoins et la nécessité.

Pour atteindre les objectifs de la mise en valeur du patrimoine ferroviaire coloniale a djelfa

Notre travail, vise un objectif en introduisant la réhabilitation et la reconversion comme alternative incontournable dans le processus de la mise en valeur et de conservation du patrimoine

Enfin, nous avons tenté dans ce travail d'ouvrir des pistes devant les chercheurs qui s'intéressent au patrimoine ferroviaire et notamment coloniale.

Ce travail pourrait être généralisé dans toutes les places là où on trouve des bâtis qui témoignent la présence coloniale française dans tous l'Algérie, et notamment dans la région de Djelfa.

## **Bibliographie:**

(s.d.). Récupéré sur <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/patrimoine/58700/2019>

(s.d.). Récupéré sur <https://whc.unesco.org/fr/conventiontexte2019>

(s.d.). Récupéré sur <https://www.sntf.dz/index.php/blog/historique>.

(s.d.). Récupéré sur [www.linternaute.fr/.../fr/definition/ferroviaire](http://www.linternaute.fr/.../fr/definition/ferroviaire).

(s.d.). Récupéré sur [www.larousse.fr/dictionnaires/francais/gare/36151](http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/gare/36151).

(s.d.). Récupéré sur [www.lopinion.fr/edition/politique/transformation](http://www.lopinion.fr/edition/politique/transformation).

(s.d.). Récupéré sur <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/10Trends2008F.pdf>.

Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie(CWATUPÉ). (s.d.). L'article 172.

olivierfourniol article paru dans la revue projet héritage patrimoine partages erleummtompus .  
(s.d.).

Avis et rapports du Conseil économique et social - 1947-2017. (s.d.). *Journal officiel de la République française* .

AZZEDDINE, M. C. *Reconversion des monuments historiques cas d'étude le fort*.

camand, J. *manuel les plus belles gares de France* .

*Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* . (2009). Paris: 2e éd, coll. « quadrige ».

FATIMA, R. (2018). « *la préservation du ksar el-Hiran »EL-Derb* » à travers : *l'analyse morphologie et des opérations de valorisation* ». mémoire de fin d'étude de master.

Fiori.G, E. *X Casanovas ; Nourissier. Méthode de réhabilitation des bâtiments,*.

FRANCOIS H., H. M. *Patrimoine et territoire : vers une Co-construction d'une dynamique et de ses ressources* .

FTAIMA, M. e. « *la revalorisation du ksar d'el-houita*». mémoire de fin d'étude.

G. ArnaudL'automobile au Sahara Annales de Géographie. (1927). 476-479.

GORGE BOUHET article dans la revue bimestrielle de la FACS UNECTO chemin de fer régionaux et urbains . (2001).

jeromecamand. *manuel les plus belles gares en France édition la vie du rail.*

la loi 98\_04 . (s.d.). article 17.

la loi 98\_04 . (s.d.). article 28.

*Larousse* . (2010).

N.benaissa. *thèse de doctorat les grandes gares de la compagnie plm en Algérie coloniale(1857\_1939) étude architecturale et urbanistique* .

olivierfourniol article paru dans la revue le chemin de fer a voie métrique en algerie . (2001).

*Recommandation concernant la sauvegarde des ensembles historiques ou traditionnels et leur rôle dans la vie contemporaine.* (1976, novembre 26). Récupéré sur <http://portal.unesco.org/Fr/ev.php>.

wafa, A. *mémoire de master revalorisation de patrimoine colonial.*

YASSINE OUAGUENI, E. à. (s.d.). RÉTROSPECTIVE ET ACTUALITÉ DE LA RÉHABILITATION (EN ALGÉRIE) . <http://openarchive.icomos.org/1401/7/Yassine.pdf> .

Zimmermann, M. (1920). *revue chemin de fer en Afrique du nord.*