



HAL
open science

L'architecture des gares ferroviaires en Algérie : enjeux et fragilités d'un patrimoine colonial

Nour Eddine Benaïssa Chérif

► **To cite this version:**

Nour Eddine Benaïssa Chérif. L'architecture des gares ferroviaires en Algérie : enjeux et fragilités d'un patrimoine colonial. Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2023. Français. NNT : 2023PA01H005 . tel-04448133

HAL Id: tel-04448133

<https://theses.hal.science/tel-04448133>

Submitted on 9 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
École nationale supérieure d'architecture Paris La Villette

UMR 3329 AUSSER - Laboratoire AHTTEP

École doctorale de géographie de Paris.

Discipline : Géographie - Spécialité : Architecture, Ville et Environnement

L'ARCHITECTURE DES GARES FERROVIAIRES EN ALGÉRIE

Enjeux et fragilités d'un patrimoine colonial.

Thèse présentée par

Nour Eddine BENAÏSSA CHÉRIF

Soutenue le 17 /05 /2023

En vue de l'obtention du grade de Docteur de l'université Paris 1 Panthéon –
Sorbonne

Sous la direction de

Karen BOWIE

Devant le jury composé de :

Madame Karen Bowie, professeur HDR émérite en histoire et cultures architecturales (directrice de thèse).

Monsieur Gilles-Antoine LANGLOIS, professeur HDR en histoire moderne et contemporaine, ENSA Paris Val-de-Seine (rapporteur)

Madame Nabila OULEBSIR, professeure des universités, Histoire de l'art contemporain, Université de Poitiers, (rapporteuse)

Monsieur Boussad AICHE, maître de Conférences HDR, Université Mouloud Mammeri, Tizi Ouzou, Algérie, (examineur)

Madame Dalila SENHADJI, maître de conférences HDR, département d'architecture / faculté d'architecture et de génie civil, université des Sciences et de la Technologie Mohamed Boudiaf, Oran, Algérie (examinatrice).

Monsieur Christian CHEVANDIER, professeur émérite d'histoire contemporaine, Université du Havre (examineur)

En 1960, la majeure partie de l'infrastructure ferroviaire ayant déjà un siècle, les compagnies durent faire face à l'envolée des coûts d'entretien et de réparations. Elles réagirent en rationalisant leurs choix budgétaires ; autrement dit, les secteurs rentables du réseau furent conservés et rénovés en priorité, au détriment des autres.

Cependant, le monde entier est maintenant confronté à la congestion du trafic automobile dans les grandes villes, et à la pollution de l'air qui en résulte, avec son cortège d'effets nocifs sur l'environnement et la santé. Par ailleurs, des locomotives plus puissantes ont considérablement réduit les temps de trajet, de sorte que, sur de nombreuses lignes, le train est maintenant plus rapide que l'avion grâce à l'implantation des gares dans les centres-villes.

Pendant ce temps, les gares ont connu des fortunes diverses. Certaines ont été détruites, d'autres sont tombées en ruine. Certaines ont été restructurées, d'autres joliment restaurées et modernisées comme la gare de Liverpool Street à Londres.¹

Charles Sheppard

¹ SHEPPARD, Charles. *Les gares : chefs-d'œuvre de l'architecture*. Singapour, PML édition, 1996, pp. 74-76.

Résumé

Cette thèse d'architecture porte sur les gares ferroviaires en Algérie, avec une attention plus spécifiquement focalisée sur les bâtiments voyageurs de la période coloniale. Notre démarche croisant recherches documentaire et enquêtes de terrain a la double ambition d'enrichir les connaissances scientifiques concernant ces structures et de contribuer à leur reconnaissance en tant que patrimoine national algérien.

Mobilisant notamment un fonds d'archives inédit de la Société nationale des transports ferroviaires (SNTF) — qui gère depuis 1976 les transports ferroviaires algériens — ainsi qu'une documentation produite lors de mes divers voyages d'études entrepris en Algérie en 2017, en 2019 et en 2022, Les recherches que nous avons menées veulent révéler les qualités de l'architecture produite dans le cadre de l'implantation du chemin de fer en Algérie entre 1857 et 1962. La diversité des expressions stylistiques des façades des bâtiments voyageurs témoigne de la richesse aussi bien des échanges avec la métropole que des sources d'inspiration régionales et locales. Ainsi, des styles allant du néoclassique au modernisme en passant par l'éclectisme et l'Art nouveau sont caractéristiques de ce qui s'observait pour les gares métropolitaines de l'époque, tandis que les architectures d'expression « néo-mauresque », « néosoudanaise » ou encore de type « gare fortifiée » témoignent de la vitalité des spécificités régionales. Les éléments architectoniques montrent, eux aussi, des adaptations spécifiques locales du langage architectural ferroviaire, comme l'illustre la gare d'Oran dont la tour d'horloge a été construite en 1913 sous forme de minaret.

Nous restituons notre étude en trois grandes parties, qui structurent dix chapitres. La première partie est surtout consacrée à un état des lieux historique concernant les gares de la période coloniale algérienne. Elle fait également le point sur les compagnies ferroviaires en charge du réseau ferroviaire algérien, de ses débuts à aujourd'hui. Enfin, elle justifie le choix de quatre gares représentatives pour la suite de l'étude : celles d'Alger, d'Oran, d'Annaba (ex-Bône) et de Skikda (ex-Philippeville).

La deuxième partie donne des analyses architecturales, avec l'évolution stylistique des gares coloniales algériennes, la présentation d'éléments architecturaux et architectoniques marquants, ainsi que l'analyse spatiale, fonctionnelle et constructive des quatre gares sélectionnées.

La troisième et dernière partie interroge sur la situation actuelle des bâtiments voyageurs d'un point de vue patrimonial. Quel est leur état actuel ? Quelles perceptions ont les usagers de ces bâtiments ? Quels outils sont déployés pour leur protection ? Cette partie est l'occasion de faire un point sur les aspects réglementaires de la protection du patrimoine en Algérie, et dans d'autres pays à titre de comparaison. Nous ambitionnons, dans cette partie, de contribuer à l'élaboration d'un dossier de protection au titre des monuments historiques de la gare d'Oran.

Mots clés : Architecture et patrimoine des gares en Algérie – Architecture ferroviaire – Patrimoine colonial – Histoire du chemin de fer en Algérie – Gare d'Oran – Gare d'Alger – Gare d'Annaba – Gare de Skikda – Gare de Philippeville – Gare de Bône.

Summary:

This architecture thesis focuses on railway stations in Algeria, with a specific focus on passenger buildings from the colonial period. The aim of this research, which combines documentary research and Sociological surveys, is to enrich scientific knowledge about these structures and to contribute to their recognition as Algerian national heritage.

Mobilizing an archive hitherto unpublished from the National Company of Rail Transport (SNTF) - which has been managing Algerian railway transport since 1976 - as well as documentation produced during our various study trips undertaken in Algeria in 2017, 2019, and 2022, the research we have conducted aims to reveal the qualities of the architecture produced in the context of the establishment of the railway in Algeria between 1857 and 1962. The diversity of stylistic expressions of passenger building facades testifies to the richness of both exchanges with the metropolis and regional and local sources of inspiration. Thus, styles ranging from neoclassicism to modernism, through eclecticism and Art Nouveau, are characteristic of what was observed for metropolitan stations of the time, while "neo-Moorish," "neo-Sudanese," or "fortified station" expressions of architecture testify to the vitality of regional specificities. Architectonic elements also show specific local adaptations of railway architectural language, as illustrated by the clock tower at the Oran station, which was built in 1913 in the form of a minaret.

We present our study in three major parts, which structure ten chapters. The first part is mainly devoted to a historical overview of railway stations during the colonial period in Algeria. It also provides an overview of the railway companies responsible for the Algerian railway network, from its beginnings to the present day. Finally, it justifies the choice of four representative stations for the remainder of the study: those of Algiers, Oran, Annaba (formerly Bône), and Skikda (formerly Philippeville).

The second part provides architectural analyses, including the stylistic evolution of colonial Algerian stations, the presentation of significant architectural and architectonic elements, as well as spatial, functional, and constructive analyses of the four selected stations.

The third and final part examines the current situation of passenger buildings from a heritage perspective. What is their current state? What perceptions do users have of these buildings? What tools are deployed for their protection? This part is an opportunity to provide an overview of the regulatory aspects of heritage protection in Algeria, and in other

countries for comparison purposes. In this part, we aim to contribute to the development of a protection file for the historic monument status of Oran station.

Keywords: Architecture and heritage of railway stations in Algeria - Railway architecture - Colonial heritage - History of railways in Algeria - Oran station - Algiers station - Annaba station - Skikda station - Philippeville station - Bône station.

Sommaire

RÉSUMÉ	3
SOMMAIRE.....	7
DÉDICACE.....	11
AVANT-PROPOS	12
REMERCIEMENTS	14
LISTE DES ABRÉVIATIONS	15
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	16
LE SUJET ET L'ACTUALITÉ FERROVIAIRE	17
LE FERROVIAIRE DANS LA LITTÉRATURE SCIENTIFIQUE	19
<i>Le chemin de fer</i>	19
<i>Le chemin de fer algérien</i>	22
<i>Gares et conservation</i>	24
<i>Le patrimoine colonial</i>	28
<i>Le patrimoine ferroviaire</i>	33
CONSTRUCTION DE LA THÈSE	36
<i>La problématique générale</i>	36
<i>Les objectifs scientifiques</i>	37
<i>Les hypothèses et questionnements</i>	37
<i>La méthodologie d'étude</i>	38
<i>Les bornes temporelles et géographiques</i>	39
<i>Les difficultés de l'étude</i>	39
<i>Le plan de la thèse</i>	41
PARTIE I : LE CHEMIN DE FER ALGÉRIEN, UNE HISTOIRE EN CONSTRUCTION	45
CHAPITRE 1 : LE CHEMIN DE FER, DE SA NAISSANCE À SA NATIONALISATION	48
1 LA NAISSANCE DU RÉSEAU FERROVIAIRE ALGÉRIEN	49
1.1 <i>La conquête coloniale et le chemin de fer</i>	49
1.2 <i>Les premières évocations d'un réseau ferroviaire</i>	50
1.3 <i>L'instauration du réseau ferroviaire par Napoléon III</i>	54
1.4 <i>Le lancement des travaux du chemin de fer</i>	56
2 LES ACTEURS DU CHEMIN DE FER ALGÉRIEN	58
2.1 <i>Les saint-simoniens et les compagnies ferroviaires</i>	58
2.2 <i>Ingénieurs et compagnies ferroviaires</i>	60
2.3 <i>Les investisseurs et la compagnies de l'Ouest algérien</i>	66
2.4 <i>Les compagnies étatique</i>	67
3 ÉVOLUTION DU RÉSEAU FERROVIAIRE EN ALGÉRIE	70
3.1 <i>De la naissance du réseau jusqu'en 1870</i>	71
3.2 <i>De 1870 jusqu'à la Première Guerre mondiale</i>	76
3.3 <i>De l'entre-deux-guerres à la coordination</i>	78
3.4 <i>De la coordination à aujourd'hui</i>	78
CHAPITRE 2 : LES GRANDES GARES DE L'ÉPOQUE COLONIALE.....	81
1 LE TRACÉ FERROVIAIRE ET LA STRATÉGIE D'IMPLANTATION DES GARES	81
1.1 <i>Les gares de l'Algérie coloniale</i>	87
1.2 <i>Les stations ferroviaires coloniales</i>	88
1.3 <i>Les maisons de garde du réseau ferroviaire colonial</i>	89
1.4 <i>Les guérites, magasins et ateliers du réseau ferroviaire colonial</i>	90
2 LES CARACTÉRISTIQUES DES GARES CHOISIES	90
2.1 <i>Le choix des grandes gares ferroviaires</i>	90

2.2	<i>Aperçu historique sur l'implantation des gares</i>	91
2.3	<i>L'emplacement et le rapport à la ville</i>	99
3	LES ARCHITECTES DES GARES SÉLECTIONNÉES.....	104
3.1	<i>Louis Jules Bouchot, probable architecte de la gare d'Alger</i>	104
3.2	<i>Albert Ballu, architecte de la gare d'Oran-centre</i>	107
3.3	<i>Pierre Choupaut, architecte de l'actuelle gare d'Annaba</i>	109
3.4	<i>Charles Montaland, architecte de la gare de Skikda</i>	110
PARTIE II : SPÉCIFICITÉS ARCHITECTURALES ET CONSTRUCTIVES DES GARES		114
CHAPITRE 3 : LES GARES FERROVIAIRES, DE LA NAISSANCE À L'HYBRIDATION		117
1	L'ARCHITECTURE FERROVIAIRE DU 19 ^{ÈME} SIÈCLE EN ALGÉRIE	119
1.1	<i>La naissance de l'architecture ferroviaire algérienne en style néoclassique</i>	120
1.2	<i>Le style éclectique dans l'architecture ferroviaire d'Algérie et d'ailleurs</i>	129
2	UNE ARCHITECTURE SINGULIÈRE POUR LE DÉBUT DU 20 ^{ÈME} SIÈCLE EN ALGÉRIE.....	134
2.1	<i>Le néo-mauresque dans l'architecture ferroviaire des pays du Maghreb et d'ailleurs</i>	134
2.2	<i>L'architecture ferroviaire fortifiée du sud-ouest de l'Algérie</i>	139
CHAPITRE 4 : DE L'UNIVERSALISATION DES ANNÉES TRENTE À AUJOURD'HUI.....		144
1	LE DÉBUT DE L'UNIVERSALISATION DE L'ARCHITECTURE DES GARES.....	145
1.1	<i>L'absence d'architecture ferroviaire de style Art nouveau</i>	145
1.2	<i>Une architecture ferroviaire entre Art déco et style moderne</i>	147
1.3	<i>Le style moderne saharien ou local dans l'architecture ferroviaire d'Algérie</i>	155
2	L'ARCHITECTURE FERROVIAIRE CONTEMPORAINE DE LA PÉRIODE POSTCOLONIALE	159
2.1	<i>L'architecture ferroviaire du fin de 20^{ème} siècle</i>	160
2.2	<i>Les gares contemporaines en Algérie</i>	161
3	LE TRANSFERT ARCHITECTURAL DE MODÈLES.....	167
3.1	<i>Une architecture ferroviaire en Algérie importée de la métropole</i>	167
3.2	<i>Vers l'échange de modèles locaux autour de la mer Méditerranée</i>	169
CHAPITRE 5 : LECTURE ARCHITECTURALE DES GARES ALGÉRIENNES		174
1	LES ÉLÉMENTS ARCHITECTURAUX.....	174
1.1	<i>L'horloge pour une tour, un minaret ou un compaignile</i>	175
1.2	<i>Les coupoles dans le ferroviaire</i>	177
1.3	<i>Les toitures des gares algériennes</i>	179
1.4	<i>Halles et des marquises dans l'architecture ferroviaire</i>	180
2	L'ARCHITECTONIQUE FERROVIAIRE EN ALGÉRIE	182
2.1	<i>Les auvents, esthétiques et pratiques</i>	182
2.2	<i>Les portes des gares, diversité technique et ornementale</i>	185
2.3	<i>Les formes des fenêtres et des ouvertures</i>	186
2.4	<i>Balcons et loggias, une spécificité conceptuelle</i>	187
3	L'ORGANISATION SPATIALE ET FONCTIONNELLE DES GARES	188
3.1	<i>Alger, Adoption de la linéarité</i>	188
3.2	<i>Oran, une disposition justifiée</i>	191
3.3	<i>Annaba, une composition idéale</i>	195
3.4	<i>Skikda, Le choix de la hauteur</i>	199
4	LECTURE ANALYTIQUE DES FAÇADES.....	202
4.1	<i>Du néoclassique à Alger</i>	202
4.2	<i>Oran et le choix du néo-mauresque</i>	202
4.3	<i>Du pittoresque éclectique à Annaba</i>	203
4.4	<i>Le modernisme primitif à la gare de Skikda</i>	204
CHAPITRE 6 : ARCHITECTURE INTÉRIEURE ET TECHNIQUES CONSTRUCTIVES.....		208
1	L'ARCHITECTURE INTÉRIEURE ET MATÉRIAUX DE FINITION	209
1.1	<i>Alger, sobriété et économie des matériaux</i>	209
1.2	<i>Oran, un palais ferroviaire néo-mauresque</i>	212
1.3	<i>Annaba, entre modernité et hommage à la tradition</i>	218

1.4	<i>Skikda, alliage de splendeur et d'élégance néo-mauresque</i>	225
2	LES TECHNIQUES ET DÉTAILS CONSTRUCTIFS	232
2.1	<i>Une rationalité structurelle à Alger</i>	232
2.2	<i>Une mixité structurelle pour Oran</i>	233
2.3	<i>Une structure masquée pour Annaba</i>	236
2.4	<i>Un système en poteaux-poutres à Skikda</i>	237
PARTIE III : LE PATRIMOINE FERROVIAIRE COLONIAL ALGÉRIEN : ENJEUX ET DÉFIS.....		240
CHAPITRE 7 : ÉTAT DES LIEUX ACTUEL DES GARES SÉLECTIONNÉES		243
1.	L'ÉVOLUTION SPATIALE DES SERVICES.....	244
1.1	<i>La résistance et la persistance de la gare d'Alger</i>	244
1.2	<i>La gare d'Oran, un bijou mauresque ou « mort est-ce que » ?</i>	246
1.3	<i>L'immuable gare d'Annaba, ex-Bône</i>	248
1.4	<i>La gare de Skikda, ex-Phillippeville, la perle délaissée</i>	249
2.	L'ÉTAT DU BÂTI ET LE DIAGNOSTIC GÉNÉRAL	250
2.1	<i>Une authentique et solide gare d'Alger</i>	250
2.2	<i>Une gare d'Oran asthénique et en manque d'entretien</i>	252
2.3	<i>Une gare d'Annaba bien entretenue, mais en perte d'originalité</i>	258
2.4	<i>Une gare de Skikda à l'abandon, bien que patrimoine national</i>	260
CHAPITRE 8 : THÉORIES ET STATUTS DU PATRIMOINE FERROVIAIRE.....		266
1.	LA MISE EN PLACE DE LA PROTECTION DU PATRIMOINE.....	267
1.1	<i>La notion de patrimoine et le concept de la patrimonialisation</i>	267
1.2	<i>Les textes fondateurs relatifs au patrimoine ferroviaire</i>	274
2.	LES POLITIQUES DE GESTION DU PATRIMOINE NATIONAL EN ALGÉRIE ET EN EUROPE	279
2.1	<i>L'évolution de la politique patrimoniale en Algérie</i>	280
2.2	<i>Les systèmes actuels de protection du patrimoine industriel et ferroviaire en Europe</i>	285
3.	LA SITUATION DE L'ALGÉRIE PAR RAPPORT AUX AUTRES PAYS, LE CLASSEMENT DU PATRIMOINE FERROVIAIRE EN ALGÉRIE.....	292
3.1	<i>La présentation du dossier de classement des biens culturels</i>	293
3.2	<i>Le dossier de classement de la gare de Skikda</i>	294
CHAPITRE 9 : GARES ET PATRIMOINE FERROVIAIRE VUS PAR LES ALGÉRIENS		299
1.	LA GARE, UN LIEU HISTORIQUE PLUS QU'UN LIEU DE TRAVAIL	302
1.1	<i>Les gares et l'histoire ferroviaire</i>	302
1.2	<i>Oran, un monument repère</i>	303
1.3	<i>La gare et la modernisation ferroviaire</i>	304
1.4	<i>Oran, porteuse de valeurs</i>	304
2.	LA VISION GLOBALE DES ALGÉRIENS SUR LE PATRIMOINE FERROVIAIRE	305
2.1	<i>Les participants des enquêtes en ligne</i>	305
2.2	<i>Entre connaissance et reconnaissance du monde ferroviaire en Algérie</i>	306
2.3	<i>Une conscience régionale ou nationale ?</i>	311
3.	LES CITOYENS ALGÉRIENS ET LEUR PATRIMOINE.....	312
3.1	<i>La réglementation de la protection du patrimoine algérien</i>	312
3.2	<i>Les acteurs de la protection du patrimoine algérien</i>	313
3.3	<i>L'engagement citoyen dans la protection du patrimoine</i>	314
3.4	<i>La gare, un patrimoine à protéger</i>	315
CHAPITRE 10 : POLITIQUE FERROVIAIRE ACTUELLE EN ALGÉRIE		319
1.	LE PROJET GOUVERNEMENTAL DE MODERNISATION FERROVIAIRE	319
1.1	<i>La modernisation de la « ligne marraine » du réseau ferroviaire</i>	320
1.2	<i>La nouvelle rocade des Hauts Plateaux</i>	321
1.3	<i>La modernisation des lignes industrielles du territoire</i>	322
1.4	<i>La création de boucles touristiques au sud</i>	325
2.	LA POLITIQUE FERROVIAIRE : ENTRE DÉFIS ET ENJEUX	326
2.1	<i>L'état de fonctionnalité des gares coloniales</i>	330

2.2	<i>Le projet de modernisation, choix mémoriel ou économique ?</i>	336
2.3	<i>Démocratie, politique et préservation des gares</i>	341
3.	L'IMPACT DU PROJET DE MODERNISATION FERROVIAIRE SUR NOS CAS D'ÉTUDE.....	341
3.1	<i>Annaba, une gare sous statu quo</i>	342
3.2	<i>Alger, une gare délestée</i>	343
3.3	<i>Oran, une gare menacée de désaffectation</i>	344
3.4	<i>Skikda, une gare à l'avenir incertain</i>	346
CONCLUSION GÉNÉRALE :		350
BIBLIOGRAPHIE :		365
1.	<i>Sources primaires</i>	365
2.	<i>Sources imprimées</i>	367
3.	<i>Sources iconographique</i> :	384
4.	<i>Sources audiovisuelles</i> :	389
5.	<i>Sites internet</i> :	391
INDEX DES NOMS :		395
INDEX DES LIEUX :		398
INDEX DES GARES ET MONUMENTS :		401
INDEX DES FIGURES :		404

Dédicace

Je dédie cette thèse à mon papa décédé durant la décennie noire de l'Algérie ; c'est lui qui m'a inculqué que l'apprentissage doit commencer au berceau pour ne se terminer qu'à la tombe.

Je la dédie aussi à mon frère Youcef, qui fut professeur à l'université de Chlef et décéda à cause de la Covid l'année 2021 ; à ma très chère maman, à qui je dois tout dans la vie ; à ma femme dont le soutien est infaillible durant les meilleurs moments comme dans les pires ; et à mes enfants, mes frères et sœurs.

Enfin, je la dédie à chaque maître, maîtresse, enseignant, enseignante, professeur, professeure qui a participé directement ou indirectement à mon instruction.

Avant-propos

La volonté de travailler sur l'histoire ferroviaire algérienne et de découvrir sa richesse me préoccupait depuis déjà de nombreuses années au moment où j'ai commencé mes premières recherches relatives à cette thèse. Mes réflexions d'alors me reviennent à l'esprit ; je pensais qu'il était impossible que l'empire colonial français, très riche, n'ait pas laissé un patrimoine ferroviaire considérable en Algérie ; je me demandais aussi dans quel état était celui-ci de nos jours.

Ainsi, l'origine du sujet de cette thèse remonte à un intérêt et à un attachement, voire à une passion personnelle, pour le monde ferroviaire. Mes travaux de recherches académiques ont toujours été liés au monde ferroviaire. En 2010, j'ai soutenu mon diplôme d'État d'architecte à l'école nationale supérieure d'architecture de Versailles, en présentant la réhabilitation d'un quartier d'une ancienne gare de chemin de fer en Ouzbékistan. Il avait fallu intégrer, dans un quartier délabré et en manque de repères, des logements afin de lui donner une nouvelle vie, tout en respectant l'ancien tracé du chemin de fer. Ce fut à ce moment-là que j'ai commencé à m'intéresser au monde ferroviaire et à son impact sur les villes et le territoire. J'ai réalisé, par la suite, un mémoire de master de recherche en histoire de l'architecture et des formes urbaines sur les gares-ponts de l'entre-deux-guerres en France, soutenu en 2011 à l'université de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Durant l'année 2012, j'ai eu la chance d'enseigner durant une année l'histoire de l'architecture et le projet d'architecture à l'université de Chlef en Algérie. J'ai ainsi pu commencer à "défricher" le domaine qui me tenait tant à cœur. Puis, à la suite de mon mémoire de diplôme propre aux écoles d'architecture (DPEA) intitulé prélude à l'étude du chemin de fer Algérien — soutenu en 2014 à l'école nationale supérieure d'architecture de Paris la Villette — de nombreuses questions m'ont semblé intéressantes à explorer dans une nouvelle étude qui concernerait divers domaines relatifs à la gare, à son quartier et à sa ligne ferroviaire. Ma volonté était d'explorer ces questions non plus sur une seule gare, mais sur toute une ligne ferroviaire ou sur un ensemble de gares.

Mes expériences ont orienté le choix des objets d'étude de ma thèse. Ce choix s'est porté sur un réseau ferroviaire que je connaissais suffisamment bien, du fait que j'en avais emprunté une de ses lignes très régulièrement, le réseau algérien. Mis en place durant la période coloniale, ce réseau souffrait d'une diminution de fréquentation, ainsi que d'un

vieillessement de ses machines et d'un mauvais état de ses bâtiments bien que le gouvernement tentât, ces dernières années, de le renouveler et de le moderniser.

La dure réalité du terrain, mêlant des difficultés d'accès à l'information primaire à l'appartenance du sujet de recherche à une période délicate de l'histoire de l'Algérie, a complexifié le travail ; Nombre de chercheurs auraient d'ailleurs été découragés par une telle complexité, mais une volonté tenace d'y arriver et beaucoup de patience m'ont animé durant huit ans de recherches, me permettant d'aboutir.

L'esprit fraternel, qui est commun aux Algériens, disparaît quand il devient question de l'histoire coloniale. Il règne une volonté générale de ne pas trop parler de cette période, à laquelle s'ajoutent parfois des représailles hiérarchiques. Cependant, une fois gagnée la confiance de ses interlocuteurs, tout devient facile ; les craintes disparaissent et les avis sont donnés sans qu'il soit même besoin de les demander. Aussi, après des débuts très difficiles, la réalisation de mes recherches est devenue plus agréable ; une coopération s'est mise en place avec mes partenaires et la collecte d'informations a été rendue beaucoup plus facile. Les résultats de mes travaux font l'objet du présent mémoire.

Remerciements

Je dois remercier dans un premier temps Dieu, qui m'a donné le courage, la volonté et la santé pour pouvoir terminer ce travail.

Je remercie ensuite ma directrice de thèse, Mme Bowie Karen, qui m'a toujours soutenu dans mes travaux de recherche sur le ferroviaire en Europe et en Afrique.

Je n'oublie pas l'équipe de la SNTF, et en particulier M. Belaid Rachid, responsable des services des archives, M. Hamid, ancien directeur commercial, ainsi que les employés rencontrés dans les gares, qu'ils soient entre autres guichetiers ou responsables de la sûreté et de la sécurité. Leur coopération et l'aide apportée dans mes recherches documentaires et sur le terrain m'ont été précieuses.

Mes remerciements vont aussi à l'équipe de l'Association pour l'histoire des chemins de fer (AHICF) pour son soutien, notamment académique, mais aussi financier. J'ai, grâce à l'AHICF, pu bénéficier d'une bourse au début de mes travaux de thèse.

Liste des abréviations

AHICF : *l'Association pour l'histoire des chemins de fer.*

ANESRIF : *Agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires.*

AVAP : *Les aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine.*

BV : *Bâtiment-voyageurs*

CFA : *Chemins de fer algériens*

CFAE : *Chemins de fer algériens de l'État.*

COGEMA : *Compagnie générale des matières nucléaires.*

Compagnie EA : *La compagnie de l'Est algérien.*

Compagnie FA : *La Compagnie franco-algérienne.*

Compagnie OA : *La Compagnie de l'Ouest algérien.*

Compagnie PLM : *La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*

DPEA : *Diplôme propre aux écoles d'architecture.*

EPIC : *Établissement public à caractère industriel et commercial*

ICOMOS : *Le conseil international des monuments et des sites*

IMETAL : *Une société métallurgiste*

OCFA : *Office du chemin de fer algériens*

PLM-Est : *La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée de l'Est Algérien.*

PLM-Ouest : *La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée de l'Ouest Algérien.*

SACEM : *La Société Anonyme Chérifienne d'Études Minières.*

SCB : *La Société de construction des Batignolles.*

SEM : *Société d'économie mixte.*

SNCF : *La Société nationale des chemins de fer français.*

SNCFA : *La Société nationale des chemins de fer Algérien.*

SNTF : *Société nationale du transport ferroviaire.*

TGV : *Train à grande vitesse.*

UNESCO : *l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture.*

Introduction générale

L'Algérie s'est vue octroyer au milieu du 19^e siècle une voie ferrée traversant le nord du territoire, d'est en ouest². L'Algérie était alors une colonie française et le réseau ferroviaire mis en place fut à l'origine de nombreuses tensions puisqu'il était considéré par les militaires comme le moyen le plus puissant pour dominer le vaste territoire qu'il couvrait, et qu'il était pour les financiers le moyen le plus efficace pour exploiter une terre riche en ressources minérales, agricoles et forestières³. Les gares ont embelli les villes algériennes par leur architecture. En revanche, le chemin de fer a participé à dominer le territoire et à puiser dans les ressources économiques du pays⁴. Ce patrimoine ferroviaire témoigne ainsi de l'histoire coloniale franco-algérienne qui, si elle est mystérieuse pour beaucoup en Algérie comme en France, est surtout une histoire douloureuse et déchirante ; sa compréhension est donc nécessaire pour accomplir le deuil du passé colonial et gagner un regain de liberté.

Les gares ferroviaires en Algérie offrent une grande richesse architecturale. Elles n'ont cependant pas suscité pour autant beaucoup d'intérêt ; il n'existe que peu de publications scientifiques permettant la considération et la valorisation de ces bâtiments⁵. Les rares recherches menées à leur sujet évoquent les côtés urbain et social, mais n'abordent pas les côtés ; architectural, stylistique et fonctionnel⁶. Il y a donc une réelle nécessité à procéder à des recherches relatives à l'architecture ferroviaire algérienne. Une valeur essentielle du travail que nous présentons réside ainsi dans les points de vue complémentaires — historique, architectural, urbanistique, patrimonial et social — avec lesquels nous avons étudié les gares ferroviaires algériennes. Une autre valeur essentielle de notre travail tient dans le contexte de la période choisie ; si l'architecture des gares ferroviaires en Algérie est déjà un sujet de recherche particulier et qu'en plus le monde ferroviaire s'avère un domaine complexe à étudier, car pluridisciplinaire, il convient d'ajouter dans notre cas une difficulté due à l'appartenance de nos objets d'étude au patrimoine colonial⁷.

²POGGI, Jaques. *Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie*. Édition Larose, Paris, 1931, p. 31.

³STORA, Benjamin. *Histoire de l'Algérie coloniale : 1830 - 1954*. Nouvelle éd. Paris : Éd. La Découverte, 2011, p. 14.

DELAVIGNE, Paul. *Chemin de fer de l'Algérie par la ligne centrale du Tell avec rattachés à la côte / étudié et proposé par M. Paul Delavigne*, 1854, p. 31-43.

⁴*Ibid.*, p.48.

⁵Nous y reviendrons en détail dans l'état de la question.

⁶Voir dans la thèse : le chemin de fer algérien page 24 et le patrimoine colonial en Algérie page 28.

⁷Le chemin de fer en Algérie a été construit entre 1862 et 1958 ; cela a été suivi d'un arrêt quasi total du développement jusqu'aux années 2000. BEN AMOR, Kamel. *Les transports ferroviaires au Maghreb*. Paris, IPEMED, novembre 2014, pp. 45-59.

Le réseau ferroviaire algérien prend ses racines dans les conquêtes coloniales et la révolution industrielle⁸. Tout comme les gares qui le jalonnent, le chemin de fer algérien est à ce jour peu étudié, bien qu'il ait été avec ces quelque 5 000 kilomètres de long au moment de l'indépendance le plus grand des réseaux coloniaux français⁹; rares sont les travaux universitaires consacrés à ce mode de transport qui fut pourtant jadis un signe de modernité, de puissance et de prospérité d'un pays. Ainsi, le chemin de fer algérien avec ses gares, ses ateliers, ses stations et ses infrastructures reste méconnu d'un grand nombre de personnes¹⁰.

Le sujet et l'actualité ferroviaire

Mon intérêt pour l'histoire ferroviaire en Algérie, et plus particulièrement pour le patrimoine ferroviaire algérien, a grandi durant l'année 2012 durant laquelle j'ai enseigné le projet « architecture » à l'université de Hassiba Benbouali à Chlef¹¹. Cette année-là, j'ai emprunté plusieurs fois le train et visité de nombreuses villes, ce qui m'a permis de découvrir des gares surprenantes dont je ne soupçonnais pas l'existence. Cette année, riche en informations et en découvertes, a abouti l'année suivante à la préparation d'un mémoire intitulé *Prélude à l'étude du chemin de fer algérien* soutenu dans le cadre d'un DPEA Recherches en architecture¹². Dans cette même année, l'État algérien annonçait un projet de modernisation ferroviaire prévoyant une extension gigantesque du réseau existant en un temps record¹³.

L'actualité du chemin de fer en Algérie ne pouvait pas nous laisser indifférents en tant que citoyens, et encore moins en tant que spécialistes du domaine. Le rapide accroissement prévu du réseau ferroviaire algérien suscitait des questionnements quant au devenir du riche

⁸ La première proposition pour la création du réseau ferroviaire en Algérie remonte à 1844, en pleine conquête coloniale. POGGI, Jaques, *op.cit.*, p. 22.

⁹ Le réseau algérien comptait, peu avant l'indépendance, 5 400 kilomètres de voies ferrées, le Maroc en présentait vers l'an 1962 environ 2 200 kilomètres, la Tunisie 1 990 kilomètres et la Côte d'Ivoire 1 907 kilomètres. MBANGALA, Mapapa «État des lieux des réseaux ferroviaires en Afrique Sub-Saharienne» Tunis, 2007, [Consulté le 17 avril 2022]. Disponible à l'adresse :

https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:wPRaYMg_14kJ:https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/Transport_Meeting/S2_-_AICD_-_Rail_transport_-_FRENCH.pdf+&cd=15&hl=fr&ct=clnk&gl=fr.

¹⁰ L'Algérie compte 244 gares et stations pour accueillir les voyageurs. *Liste des gares en Algérie* [en ligne], 23 janvier 2021. [Consulté le 17 avril 2022]. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Liste_des_gares_en_Alg%C3%A9rie&oldid=190151702. Page Version ID: 190151702.

¹¹ L'université Hassiba Ben Bouali est une université publique algérienne située à Chlef, dans le nord-ouest du pays. Fondée en 2011, elle accueille près de 26 000 étudiants et possède un département d'architecture.

¹² Ce mémoire de recherche en architecture a été soutenu pour l'obtention d'un diplôme de niveau post-master.

¹³ Le projet de modernisation ferroviaire algérien fut annoncé en juin 2014. *Développement du réseau ferroviaire, une des priorités du secteur des transports* [en ligne]. 1 juin 2014. [Consulté le 17 avril 2017]. Disponible à l'adresse : <https://www.algerie360.com/developpement-du-reseau-ferroviaire-une-des-priorites-du-secteur-des-transports/>.

patrimoine algérien que constituait le réseau. Le programme gouvernemental de modernisation ferroviaire prévoyait l'extension du réseau de 3 400 kilomètres à 12 500 kilomètres, ainsi que la préparation de voies aux caractéristiques techniques particulières requises par la circulation de trains à grande vitesse¹⁴. Cet objectif de l'État algérien nécessitait la mise en place d'un nouveau tracé, prévu sans intégrer la dimension historique et patrimoniale de l'existant puisqu'un certain nombre de gares ont déjà été détruites et que d'autres le seront. Cette perspective nous a incité à nous questionner sérieusement sur le devenir du patrimoine ferroviaire qui se retrouvait en dehors du tracé prévu ; il semblait menacé de disparition.

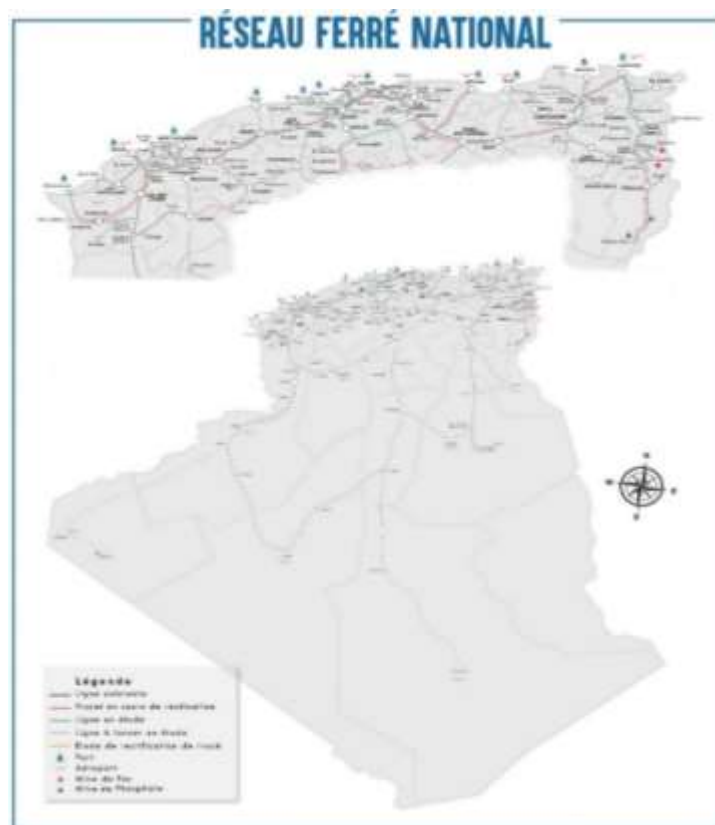


Figure 1 : Carte représentant le projet de modernisation de la SNTF de 2014¹⁵

Avant de poser notre problématique, nos hypothèses et nos questions, nous avons analysé la littérature scientifique développée autour de la question du patrimoine colonial ferroviaire en Algérie. En développant les connaissances et en synthétisant les théories existantes sur le sujet, nous acquérons des « armes » pour répondre à nos interrogations et mettons en évidence les insuffisances à combler. Nous nous positionnons en capacité d'interagir

¹⁴ ANESRIF. Ampleur des travaux. Dans : *Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 1 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/qui-somme-nous/item/67-ampleur-des-travaux.html>.

¹⁵ *Le Groupe SNTF* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 28 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.sntf.dz/index.php/a-propos-de-la-sntf>.

avec les données déjà existantes et d'essayer, par le biais de cette thèse, d'apporter à l'environnement scientifique du monde ferroviaire de nouvelles connaissances permettant de combler une partie des lacunes qui existent à propos des gares en Algérie.

Le ferroviaire dans la littérature scientifique

Développer des connaissances en matière de patrimoine culturel nécessite de s'appuyer sur de sérieux acquis historiques. À la question de l'utilité actuelle de l'histoire de l'architecture, Jean-Louis Cohen répond qu'elle est toujours utile, plus particulièrement pour ceux en charge de la préservation du patrimoine¹⁶. Ainsi, pour lui, « *il est évident que la valeur de l'usage de l'histoire est la plus grande pour ceux (celles) dont l'occupation première est la conservation et la restauration des édifices* »¹⁷. Partant de ce constat, nous avons tout d'abord traité de la littérature académique portant sur l'histoire du chemin de fer à l'échelle internationale, en développant alors un point sur les gares et leur conservation, puis à l'échelle de l'Algérie. Nous nous sommes ensuite attachés aux recherches développées dans la littérature scientifique sur le patrimoine colonial de façon générale, puis en Algérie, ainsi que le patrimoine ferroviaire algérien.

Le chemin de fer

Quelle est l'histoire de l'architecture ferroviaire ? Voici la question qu'il semble évident de se poser avant d'analyser la littérature sur l'architecture ferroviaire. Et, si la question centrale était plutôt : à quoi sert l'histoire de l'architecture ferroviaire aujourd'hui ? Cette question est inspirée de l'ouvrage récent *À quoi sert l'histoire de l'architecture aujourd'hui ?* publié aux éditions Hermann sous la direction de Richard Klein, dans lequel une trentaine d'éminents historiens tentent de répondre à la question du titre¹⁸. Dans l'introduction du livre, Richard Klein évoque une histoire fréquemment impliquée, à tort ou à raison, dans le devenir matériel des édifices au cours des années. Puis, à partir d'une question pour laquelle les réponses paraissent évidentes, chaque chercheur livre sa propre manière de démontrer l'utilité de l'histoire de l'architecture. Cette question, nous nous la posons aussi régulièrement ; à travers cette thèse, nous tentons d'ailleurs d'illustrer un des rôles essentiels de l'histoire de l'architecture — à savoir, servir le présent — à travers un montage du dossier de conservation

¹⁶ Jean-Louis Cohen est un historien de l'architecture et de l'urbanisme du 20^e siècle.

¹⁷ COHEN, Jean-Louis, « A quoi sert l'histoire de l'architecture ? » in KLEIN, Richard, *à quoi sert l'histoire de l'architecture aujourd'hui ?* Paris : Hermann, 2018, p. 48-51.

¹⁸ KLEIN, Richard (dir.). *À quoi sert l'histoire de l'architecture aujourd'hui ?* Paris : Hermann, 2018. p.7.

de la gare d'Oran s'appuyant essentiellement sur l'histoire de l'architecture.

On ne peut pas parler de l'histoire française ou algérienne des chemins de fer durant la période coloniale sans évoquer les travaux de François Caron, et notamment sa thèse soutenue en 1969, intitulée *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la Compagnie du chemin de fer du nord, 1846-1937*¹⁹. Ce diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris (Sciences Po Paris) en 1953, agrégé d'histoire en 1956, a par ailleurs occupé le poste de président du conseil scientifique de l'Association pour l'histoire des chemins de fer (AHICF)²⁰. François Caron a été l'auteur de nombreux ouvrages en histoire et en histoire ferroviaire ; il faut notamment citer son ouvrage *Histoire des chemins de fer de France*, publié aux éditions Fayard, dont le premier tome lui valut le prix Guizot en 1998²¹. Dans ce premier tome qui couvre la période 1740-1883, François Caron choisit des bornes chronologiques assez surprenantes²². En effet, il fait débiter l'histoire ferroviaire française au même moment que la révolution industrielle qui s'initia au 17^e siècle en Angleterre, alors que le rail en France a commencé un siècle plus tard, vers l'année 1827²³. L'auteur justifie son choix par le fait que la compréhension de l'histoire du chemin de fer français passe par la compréhension des idéologies et des fondements institutionnels qui ont précédé l'arrivée de ce nouveau mode de traction. Pour nous conformer à cette idée, l'histoire ferroviaire algérienne étant indissociablement liée aux conquêtes coloniales, nous avons choisi de faire porter notre travail de thèse sur une période commençant au lendemain de la colonisation, à savoir au début de l'année 1830²⁴.

¹⁹ CARON, François. *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*. Paris; La Haye : Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 1969.

²⁰ L'AHICF est née en 1987 de la rencontre d'entreprises ferroviaires et d'universitaires. Elle a pris en 2014 le nom de « Rails et histoire ». Cette association a pour vocation de réunir les professionnels du rail, ceux de la recherche en sciences humaines et sociales, ainsi que ceux du patrimoine culturel.

²¹ Le prix Guizot est un prix de l'Académie française. Ce prix annuel récompense un ou plusieurs auteurs ayant publié un ouvrage d'histoire générale ou de sociologie. Il est décerné par la Fondation Guizot. *Prix Guizot* [en ligne]. [S. l.] : [s. n.], 1994. [Consulté le 17 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.academie-francaise.fr/prix-guizot>.

²² CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883*. Paris : Fayard, 1997.

²³ Le terme « révolution industrielle » caractérise le passage d'une économie fondée sur l'agriculture à une économie reposant sur la production mécanisée à grande échelle de biens manufacturés dans des entreprises. La révolution industrielle. Dans : *economie.gouv.fr* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 17 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.economie.gouv.fr/facileco/revolution-industrielle>.

La première ligne ferroviaire en France reliait en 1827 la ville de Saint-Étienne à la ville d'Andrézieux-sur-Loire sur une longueur de 27 kilomètres. BOCARD, Hélène et AYRAULT, Philippe. *De Paris à la mer : la ligne de chemin de fer Paris-Rouen-le Havre: Ile-de-France et Haute-Normandie*. Paris : Inventaire général du patrimoine culturel, 2005.

²⁴ Conquêtes et sociétés coloniales au XIX^e. Dans : *Conquêtes et sociétés coloniales au XIX^e siècle* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 28 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.kartable.fr/ressources/histoire/cours/conquetes-et-societes-coloniales-au-xixe-siecle/39203>.

Dans le deuxième tome de l'histoire des chemins de fer en France, François Caron couvre la période allant de 1883 à 1937, allant des années « de la grande dépression » — comme il les appelle —, et de la convention de 1883 à la création de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) en 1937 ; il met l'accent sur le côté financier des compagnies ferroviaires et le rachat des compagnies par l'État²⁵. L'histoire ferroviaire vécue en Algérie durant la période coloniale fait partie de l'histoire française. Ainsi, nous avons appréhendé l'histoire du chemin de fer en Algérie en la rapportant aux événements impactant relevés par François Caron, à savoir la grande dépression, la crise de 1910 causée par l'augmentation des salaires, la crise de 1930 et la concurrence de l'automobile²⁶. De même, comprendre l'histoire ferroviaire métropolitaine a été pour nous le moyen de comprendre les raisons de l'irrégularité dans les investissements ferroviaires conduits, avant 1962, dans la colonie algérienne.

Pour aider à la compréhension, on peut également mentionner un livre de François Caron consacré aux grandes compagnies de chemin de fer en France de 1823 à 1937. L'auteur identifie quatre grandes périodes historiques : la période avant la convention de 1883, au cours de laquelle il décrit les mécanismes et les conventions qui ont régi les compagnies ferroviaires ; la période entre 1883 et 1899, qui a été marquée par une grande dépression financière pour les compagnies, un phénomène également observé pour les compagnies ferroviaires en Algérie ; la période de 1900 à 1913, pour laquelle l'auteur présente un état des lieux des compagnies ferroviaires ; enfin, la dernière période couvre la période allant jusqu'en 1937, date de la création de la SNCF en France et de l'Office des chemins de fer algériens (Office CFA) en Algérie. Pour cette dernière période, François Caron décrit l'impact de la Première Guerre mondiale et de la convention de 1921 sur les compagnies ferroviaires, avant de conclure avec une analyse de la période de création de la SNCF.

Henri Vincenot, dans son livre richement documenté *L'Âge du chemin de fer* publié en 1980, expose l'épopée du chemin de fer, la rivalité entre les ingénieurs français et anglais, l'ouverture des premières lignes ferroviaires dans divers pays européens, et la construction

Le 5 juillet 1830, date de la prise d'Alger par des colons français, marque le début officiel de la colonisation de l'Algérie. STORA, Benjamin. *Op.cit.*, p. 14-15

²⁵ CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France 1883-1937 Tome 2*. Fayard. Paris : Fayard, 2005. HE3068 .C37 1997.

La SNCF a été officiellement créée par une convention entre l'État et les compagnies des chemins de fer préexistantes en août 1937.

²⁶ CARON, François. *Op.cit.*

des tunnels, viaducs et gares²⁷. Il décrit les conditions de transport des voyageurs, l'amélioration du confort et de la sécurité dans ce domaine, ainsi que l'impact social du pouvoir de voyager offert par le train.

On ne peut terminer cette partie abordant l'état de l'art du chemin de fer sans citer le travail important de l'association Rails et histoire, anciennement nommée « Association pour l'histoire des chemins de fer » qui fut un temps présidé par François Caron. L'association réunit des professionnels du rail et des chercheurs de différents domaines (sciences humaines et sociales, patrimoine) intéressés par le chemin de fer et son univers. Elle publie la *Revue d'histoire des chemins de fer* et organise des colloques internationaux²⁸. Son rôle est très important, car elle accueille et encourage des jeunes chercheurs à se passionner pour cette discipline, notamment par le biais de financements. Ces travaux de thèse en ont bénéficié.

Le chemin de fer algérien

Les premiers travaux scientifiques sur le réseau algérien et, de façon plus générale, sur les réseaux maghrébins font l'objet d'un livre sur le chemin de fer en Afrique du Nord édité par la librairie Chaix en 1955. L'auteur, Henri Lartilleux, y retrace l'histoire du réseau ferré algérien, puis tunisien et marocain, dans un ouvrage riche en illustrations et cartes à différentes échelles que cet inspecteur de la SNCF a pu se procurer et en photos qu'il a prises durant ses voyages ou dans le cadre de son travail²⁹.

Mohamed Lazhar Gharbi, maître de conférences en histoire, a soutenu en mai 1985 à l'université de Reims une thèse sur le réseau de la Compagnie des chemins de fer Bône-Guelma et prolongements et la contribution de ce réseau à la pénétration française en Tunisie. Il est l'auteur de plusieurs articles sur le réseau maghrébin, dont *La compagnie de Bône-Guelma et son réseau minier tunisien (1900-1914)* et *Impérialisme et réformisme au Maghreb*³⁰⁻³¹.

²⁷ VINCENOT, Henri. *L'âge du chemin de fer*. Denoel, 1980.

²⁸ La *Revue d'histoire des chemins de fer* est conçue et éditée depuis 1989 par Rails et histoire. Elle publie les travaux réalisés par l'association : articles, communications, actes et comptes rendus des manifestations. Rails & histoire | Accueil | Paris. Dans : *railsethistoire2021* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 17 avril 2017]. Disponible à l'adresse : <https://www.ahicf.com>.

²⁹ LARTILLEUX, Henri. *Géographie universelle des transports, H. Lartilleux. Tome I. Géographie des chemins de fer français. 3e volume. Afrique du Nord*. 1955.

³⁰ GHARBI, Mohamed Lazhar. Groupes de pression et déploiement économique en Tunisie. *Publications de la Société française d'histoire des outre-mers*. Persée - Portail des revues scientifiques en SHS, 2008, Vol. 6, n° 1, pp. 581-598.

³¹ GHARBI, Mohamed Lazhar. *Impérialisme et réformisme au Maghreb : Histoire d'un chemin de fer algéro-tunisien*. Tunis : Cérès éd, 1994. Tolbiac - Rez de Jardin - Philosophie, histoire, sciences de l'homme - Salle L - Libre accès - 961.104 GHAR i. Country: TN20 cm. Bibliogr. pp. 317-325.

Dans son mémoire de recherche intitulé *La gare ferroviaire en Algérie pendant la période coloniale*, soutenu en 2013 à l'université Paris-Diderot sous la direction d'Omar Carlier, Marina Fabre s'est intéressée à l'implantation des gares et des chemins de fer dans les villes algériennes. Son étude révèle qu'un nouveau rapport à l'espace et au temps s'est imposé avec l'arrivée du train. L'auteure termine son mémoire par une analyse de la gare en tant que microcosme social.³².

Dans le cadre de son mémoire de magistère en architecture de l'université de Mouloud Mammri de Tizi Ouzou, intitulé *Le patrimoine ferroviaire des XIX^e et XX^e siècles en Algérie*, Mohand Ou Said Safir a pris comme objet de recherche la ligne de chemin de fer d'Alger à Tizi Ouzou³³. Il a établi une liste des gares qui la jalonnent et a réalisé une analyse spatiale et architecturale de la gare d'Agha à Alger. L'auteur a précisé que son travail est une recherche sur « *le patrimoine ferroviaire des XIX^e et XX^e siècles en Algérie qui porte sur ses structures emblématiques : le réseau national, le réseau de la Kabylie, les gares et ouvrages d'art historiques de la ligne Alger-Tizi Ouzou. L'objectif étant sa connaissance scientifique, condition sine qua non de sa reconnaissance, gage de conservation qui se retrouve injustement hypothéquée par les travaux de modernisation ferroviaire en cours et à venir, qui n'intègrent pas une approche patrimoniale. Cette recherche, qui s'inscrit dans une perspective de patrimonialisation, consiste en une identification, étape élémentaire de définition d'un patrimoine, qui repose sur une méthodologie d'approche historique, technique et architecturale* ». Parce qu'il a évoqué l'existence d'un fonds inédit d'archives situé à Alger et géré par la SNTF, ce travail nous a été d'une grande aide. Après une enquête de plusieurs mois, nous avons réussi à accéder à ce riche centre d'archives de la compagnie nationale qui exploite le réseau ferroviaire en Algérie ; la majeure partie des archives citées dans notre thèse en provient³⁴.

L'historien japonais Terushi Hara a travaillé sur les investissements ferroviaires durant le 19^e siècle, sous la direction de François Caron³⁵. Il a analysé le financement des compagnies ferroviaires en Algérie entre 1857 et 1910 et a établi deux grandes catégories de

³² FABRE, Marina et CARLIER, Omar. *La gare ferroviaire en Algérie pendant la période coloniale*, Mémoire de master, Université Paris VII Diderot, 2013.

³³ SAFIR, Mohand Ou Said. *Le patrimoine ferroviaire des XIX^e et XX^e siècles en Algérie : identification et valorisation*, Mémoire de thèse, 11 juillet 2011. [Consulté le 28 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://dl.ummo.dz/handle/ummo/847>. Accepted: 2017-04-27T10:58:15Z.

³⁴ Le centre d'archives de la SNTF se trouve à Alger Kharrouba près de l'actuelle direction de l'ANESRIF

³⁵ HARA, Terushi. *Les investissements ferroviaires français en Algérie au XIX^e siècle*. *Revue d'histoire économique et sociale* [en ligne]. Armand Colin, 1976, Vol. 54, n° 2, p. 185-211. [Consulté le 28 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.jstor.org/stable/24079064>.

compagnies ferroviaires : les compagnies d'entrepreneurs, dont les financements provenaient de l'exploitation des revenus du transport, de l'agriculture, des mines et du commerce ; les compagnies de banquiers, dont les investissements provenaient essentiellement d'intérêts garantis par l'État³⁶. Ce travail se réfère au livre du docteur en droit de Maurice-Antoine Bernard de 1913 intitulée *Les chemins de fer algériens* que nous avons nous-mêmes utilisée³⁷. Ainsi, l'histoire des compagnies ferroviaires présentées dans le premier chapitre de ce mémoire s'est fondée sur les données de cette thèse et sur des documents d'archives récemment rendus disponibles. Nous nous sommes alors intéressés essentiellement au mode de fonctionnement et à l'évolution des compagnies ferroviaires et non au côté financier abordé par l'historien Terushi Hara.

Ajoutons pour terminer cet état de l'art sur le chemin de fer algérien qu'il ne faut pas négliger certaines recherches récentes faites par de jeunes chercheurs, à l'instar du mémoire de master *Rénovation et extension de la gare ferroviaire de Tlemcen*, soutenu en 2018 par Sarra Benosman et Sarra Bensari à l'université de Tlemcen³⁸.

Gares et conservation

Chaque gare à sa propre histoire et celle-ci ne peut être comprise que par rapport à l'histoire des compagnies de chemins de fer qu'elle devait représenter. La mise en contexte permet donc mieux appréhender l'histoire d'une gare. Or, c'est là un objet d'étude qui est en mutation constante ; ainsi que Karen Bowie le dit « *la gare des chemins de fer n'est pas un monument définitif, construit à un moment, précis et intangible jusqu'à sa démolition... Sa particularité est de devoir s'adapter continuellement à des besoins en évolution constante* », d'où la complexité de ce sujet³⁹.

Carroll Meeks est à l'origine de la première étude historique sur l'architecture des gares. Dans son ouvrage *The Railroad Station : An Architectural History*, il considère la gare de chemin de fer comme un bâtiment type qu'il utilise pour définir un style architectural

³⁶ Terushi Hara a classé la Compagnie franco-algérienne et la Compagnie de Bône-Guelma et prolongements dans la catégorie des compagnies d'entrepreneurs. HARA, Terushi. *Op, cite.*, p.193.

Terushi Hara a classé la Compagnie de l'Ouest algérien et la Compagnie de l'Est algérien comme des compagnies de banquiers. HARA, Terushi. *Op, cite.*, p.195.

³⁷ BERNARD, Maurice-Antoine. *Les chemins de fer algériens*, Adolphe Jordan éditeur, Alger, 1913.

³⁸ BENOSMAN, Sarra et BENSARI, Sarra. *Rénovation et extension de la gare ferroviaire de Tlemcen* [en ligne]. Master en Architecture. Tlemcen : Université Abou Bekr Belkaid, 24 juin 2018.

[Consulté le 29 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://dspace.univ-tlemcen.dz/handle/112/dspace.univ-tlemcen.dz/handle/112/13042>.

³⁹ BOWIE, Karen. *Les grandes gares parisiennes au XIXème siècle*. Action artistique de la Ville de Paris. Paris : [s. n.], 1987. p.206.

caractéristique du 19^e siècle ; il nomme ce style « l'éclectique pittoresque »⁴⁰. Nous nous sommes appuyés sur ses recherches pour identifier l'existence de ce style architectural en Algérie, avec la présence de gares du 19^e siècles construits en style éclectique pittoresque moyen et d'autres en style pittoresque tardif.

La gare est apparue comme un objet propre d'études en France vers 1940, avec la thèse de René Clozier axée sur les raisons d'implantation de la gare du Nord à Paris⁴¹. En Grande-Bretagne, John Mackenzie et Jeffrey Richards ont abordé dans leurs recherches la gare du point de vue de l'histoire sociale des villes ; ils ont considéré la gare comme un outil à part entière de régulation de la société industrielle⁴². Les chercheurs anglo-saxons ont été les premiers, dans les années 1980, à étudier les gares parisiennes sous l'angle patrimonial et architectural⁴³.

À la même époque, l'intérêt pour l'histoire patrimoniale et architecturale des gares s'est révélé en France avec l'exposition de 1978 organisée par Jean Dethier au Centre national d'art et de culture Georges Pompidou⁴⁴. Par la suite, Karen Bowie développa des travaux sur ces thématiques en se focalisant plus particulièrement sur les grandes gares parisiennes ; pour la première fois se posait la question du rôle des acteurs dans les décisions d'aménagement⁴⁵. Il convient à ce propos de citer également le travail similaire, plus récent, de l'historienne Stéphanie Sauget résumé dans l'ouvrage *À la recherche des pas perdus : une histoire des gares parisiennes au XIX^e siècle*⁴⁶.

Puis, l'europanisation du sujet ferroviaire et l'élaboration de schémas d'aménagement de transport favorisèrent la production scientifique au sujet des gares. C'est ainsi que, dans un ouvrage publié en 1999 sous le titre *Villes en gares*, Joseph Isaac croisa des travaux historiques, patrimoniaux et urbanistiques avec des approches sociologiques et

⁴⁰ MEEKS, Carroll L. V. *The railroad station: an architectural history*. 3. pr. New Haven : Yale Univ. Press, 1975, p. 203

⁴¹ CLOZIER, René. *La Gare du Nord* : Mémoire de thèse pour le doctorat, Faculté des lettres de Paris. Vol. 1. Baillière et Fils, 1940.p.294.

⁴² RICHARDS, Jeffrey et MACKENZIE, John M. *The Railway Station : A Social History*. Oxford Oxfordshire ; New York : Oxford University Press, 1986, p.460.

⁴³ LOEWENSTEIN, Louis K. *Paris, the City of the World's Most Beautiful Railroad Stations*. [S. l.] : Railroad Station Historical Society, 1987.

⁴⁴ DETHIER, Jean et LLOPÈS, Marie-Claire. *Le Temps des gares: exposition itinérante*. [S. l.] : Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, Centre de création industrielle, 1978.

⁴⁵ BOWIE, Karen. *Les grandes gares parisiennes au XIX^e siècle*. Action artistique de la Ville de Paris. Paris , 1987.

⁴⁶ SAUGET, Stéphanie. *A la recherche des pas perdus : Une histoire des gares parisiennes au XIX^e siècle*. Paris : Editions Tallandier, 2 avril 2009.

anthropologiques⁴⁷. L'intérêt pour l'étude des gares n'a pas cessé depuis, comme en témoignent les récents travaux de Stéphanie Sauget sur l'intégration progressive des gares dans l'espace parisien, ou encore ceux de François Bonnet qui ont contribué à considérer la dimension sociologique dans les études sur les gares⁴⁸.

Objet architectural, mais aussi historique et patrimonial, la gare constitue un sujet d'études qui se devraient pluridisciplinaires. Les recherches historiques et les investigations scientifiques qui en ont découlé ont favorisé le développement d'une connaissance minutieuse, mais souvent fragmentée.⁴⁹

Ainsi, plusieurs études ont déjà été menées sur les grandes gares métropolitaines. De nombreuses monographies des gares ont été élaborées, ainsi que des monographies portant sur des lignes ferroviaires entières à l'image du livre *De Paris à la mer*, portant sur la ligne reliant Paris au port du Havre⁵⁰. Cet ouvrage regroupant des chercheurs français et anglais énumère le patrimoine industriel de toute la ligne. Sous le même titre *De Paris à la mer*, nous pourrions décrire la ligne de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (Compagnie PLM) et ses extensions au-delà de la mer méditerranéenne, car cette compagnie ferroviaire gérait deux grandes lignes en dehors de la métropole : l'une d'Alger à Oran et l'autre de Constantine à Skikda (ex-Philippeville).

La prise en compte de l'histoire des gares en tant qu'élément architectural mène au travail de thèse de François Poupardin portant sur la typologie des bâtiments voyageurs en France durant un siècle⁵¹. Son analyse, qui visait à classer les gares, selon leur fonctionnement, leur volumétrie, leur histoire, ainsi que le style des édifices, couvre une période démarrant en 1837, date de l'ouverture de la première ligne pour voyageurs de Paris à Saint-Germain, et se terminant à la création de la SNCF, le 1^{er} janvier 1938⁵². Selon

⁴⁷ ISAAC, Joseph. *Villes en gares*. La Tour d'Aigues, France : Editions de l'Aube, 28 mai 1999.

⁴⁸ SAUGET, Stéphanie. Où construire des gares de chemins de fer à Paris ? *Histoire urbaine*. Décembre 2008, Vol. n° 22, n° 2, p. 97-114. Bibliographie_available: 0Cairndomain: www.cairn.infoCite Par_available: 0publisher: Société française d'histoire urbaine. Cité notamment par : RIOT, Étienne. Réguler, aménager, et gérer les gares internationales. Étude des jeux et enjeux de pouvoir dans les gares de Paris Nord et Paris Est. Mémoire de master, l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 2010.

⁴⁹ Démarche Gares. Rapport des groupes de travail sur les gares du Grand Paris, direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement de l'Île de France, p. 20.

⁵⁰ BOCARD, Hélène et AYRAULT, Philippe. *De Paris à la mer: la ligne de chemin de fer Paris-Rouen-le Havre: Ile-de-France et Haute-Normandie*. Paris : Inventaire général du patrimoine culturel, 2005.

⁵¹ POUPARDIN, François. *L'architecture des bâtiments voyageurs des compagnies de chemin de fer en France, des origines à la Seconde Guerre mondiale : étude des programmes et des types* [en ligne]. Thèse de doctorat. [S. l.] : Paris 1, 1 janvier 2005. [Consultée le 28 septembre 2021]. Disponible à l'adresse :

<http://www.theses.fr/2005PA010601>.

⁵² Deux siècles d'histoire. Découvrez deux siècles de mémoire ferroviaire. Dans : *SNCF* [en ligne]. [s. d.].

François Poupardin, « *l'architecture des anciennes compagnies a[vait] été confiée, ligne par ligne, à des maîtres d'œuvre* »⁵³.

Dans l'article de 2008 « La gare et la ville » publié dans la *Revue d'histoire des chemins de fer*, François Poupardin a écrit : « *La gare constitue un nouveau programme autour duquel se sont articulées de multiples réflexions qui ont généré les formes d'une architecture nouvelle. Pour certaines compagnies, l'architecture présente des types originaux significatifs en grand nombre. Le patrimoine que nous ont légué ces compagnies est précieux et cette étude met l'accent sur l'ambition esthétique qui a si souvent dominé les cheminements de la recherche architecturale. La variété et l'intérêt qui en découlent méritent d'être démontrés.* » François Poupardin soulignait dans cet article l'importance et la richesse du patrimoine ferroviaire légué par les compagnies ferroviaires en France ; il a essayé, par une analyse typomorphologique, de démontrer l'intérêt esthétique et artistique des bâtiments voyageurs⁵⁴. Nos objectifs ont rejoint son travail, puisqu'ils ont été de démontrer l'intérêt patrimonial des gares ferroviaires en Algérie, d'alerter sur l'état de ce patrimoine et de tenter d'informer et de communiquer sur ce trésor culturel et historique, dont nous disposons et dont nous sous-estimons l'intérêt.

Dans le livre *L'architecture des gares*, publié en 1984, Michel Ragon a placé la gare au cœur de son ouvrage, puisqu'il la considérait comme le cœur du réseau ferroviaire. Il décrit l'aspect esthétique des premières gares ferroviaires et la théâtralisations dont elles ont fait l'objet grâce aux arcades, marquises et horloges. Il établit une classification à partir de leur fonction qui va de la gare de marchandises à la gare frontière en passant par la gare-marché et la gare maritime. En décrivant d'une manière chronologique l'architecture de différentes gares, il les regroupe en suivant des tendances générales qui vont des gares mortuaires de la moitié du 19^e siècle aux gares d'aujourd'hui et de demain, en passant par le régionalisme et le modernisme des gares des années 1930, ainsi que par la banalisation de celles construites durant les trente glorieuses. Ce fut aussi avec une méthode chronologique que, lors de nos travaux de thèse, nous avons classé les gares et que nous avons pu identifier des tendances, facilitant ainsi la lecture architecturale des gares produites en Algérie durant un siècle et demi.

L'historien Clive Lamming, dans son livre *Paris au temps des gares*, paru en 2011,

[Consulté le 28 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.sncf.com/fr/groupe/patrimoine/deux-siecles-histoire>.

⁵³ POUPARDIN, François. Les bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Mai 2008, no 38, p. 59-71.

⁵⁴ *Ibid.*

identifie trois périodes pour la production architecturale des gares à Paris⁵⁵. Selon lui, la lente de la montée en puissance des gares et de leur place de la période 1820 à 1880 a été suivie d'une période qualifiée « d'âge d'or » des gares parisiennes entre 1880 à 1950 ; la nouvelle ère des gares ferroviaires a débuté vers 1950 et se poursuit aujourd'hui avec les gares du 21^e siècle. Un tel séquençage peut être projeté sur la production des gares ferroviaires en Algérie.

Le patrimoine colonial

Quelle attitude doit-on avoir face au patrimoine ? Isidore Pascal Ndjock Nyobe, dans son livre *Plaidoyer pour le patrimoine colonial*, nous dit que l'attitude de l'historien doit être guidée par un souci d'impersonnalité, voire d'impartialité⁵⁶. Cette mise au point situe le travail de l'historien à la lisière de celui des hommes de droit ou de loi⁵⁷. Cette attitude est cependant difficile à maintenir quand on parle de patrimoine colonial.

On ne peut pas considérer le patrimoine colonial comme une notion récente. En effet, le patrimoine archéologique englobe toutes les traces de l'existence humaine et de ses activités dans un lieu donné. En revanche, l'action de patrimonialisation du bâti s'inscrit globalement dans une nouvelle approche pour les pays anciennement colonisés. Cette démarche postcoloniale se situe dans des contextes historique et politique, mais également dans celui de la mondialisation et de l'universalité.

La patrimonialisation récente du bâti colonial se caractérise par la restitution du patrimoine vandalisé, qui a pris de l'importance peu après l'accession à l'indépendance des pays autrefois colonisés, notamment en Afrique. Il est important de prendre conscience du rôle primordial joué par l'affirmation de l'identité pour parvenir à une émancipation définitive, et du fait que la construction de l'identité ne peut se faire sans intégrer l'identité culturelle. Cette dernière est définie, selon la Conférence mondiale sur les politiques culturelles, comme « *une richesse stimulante qui accroît les possibilités d'épanouissement de l'espèce humaine en incitant chaque peuple, chaque groupe, à se nourrir de son passé, à accueillir les apports extérieurs compatibles avec ses caractéristiques propres et à continuer*

⁵⁵ LAMMING, Clive. *Paris au temps des gares : grandes et petites histoires d'une capitale ferroviaire*. Paris : Parigramme, 2011.

⁵⁶ NDJOCK NYOBE, Isidore Pascal. *Plaidoyer pour le patrimoine colonial : le legs colonial, entre histoire et mémoire*. Paris : L'Harmattan, 2021.p. 274.

⁵⁷ *Ibid.*

ainsi le processus de sa propre création »⁵⁸.

Selon Nabila Oulebsir, la notion de patrimoine englobe aujourd'hui un ensemble de lieux, de monuments, d'objets matériels et immatériels, à travers lequel une société fonde son histoire et son identité⁵⁹. 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 bâtiment, ou alors simplement détruite pour laisser la place à des immeubles plus modernes, puisqu'il s'agissait en partie d'effacer les traces d'un passé d'asservissement. Les premières expressions de patrimonialisation sur ces bâtiments provinrent alors d'Occident et seuls quelques intellectuels des pays colonisés, en contact étroit avec la France, s'y sont intéressés. Le plus souvent, les acteurs politiques africains considéraient que cet intérêt constituait une forme de réhabilitation du colonialisme et n'entreprenaient donc aucune action pour conserver ce patrimoine⁶⁰.

Ce fut au cours des années 1990 que les positions commencèrent d'évoluer. Cela s'explique d'abord par l'arrivée au pouvoir d'une nouvelle génération d'hommes politiques moins marqués par la colonisation, car ne l'ayant connue que brièvement ; ces hommes pouvaient distinguer les lieux de la société qu'ils représentaient⁶¹. De plus, les États africains, espérant bénéficier économiquement du développement du tourisme international, encouragèrent une approche patrimoniale et un développement du patrimoine culturel, dont le bâti⁶². Mais, dans la majorité des cas, cette approche patrimoniale du bâti colonial ne peut constituer un acte de patrimonialisation (laquelle inclut l'exposition et la valorisation), car seules les élites sont sensibilisées à la cause du patrimoine colonial. Si ce point de vue patrimonial prend forme dans les discours, avec des constitutions d'inventaires et la mise en place de protections législatives calquées sur celles en vigueur en Europe, il reste encore principalement motivé par l'aspect économique et non par celui culturel. En témoignent les demandes d'inscription des sites coloniaux sur la liste du patrimoine mondial, dans le but d'attirer les touristes occidentaux. Ainsi, l'évolution de la prise en compte du patrimoine

⁵⁸ Conférence mondiale sur les politiques culturelles, Mexico City, 26 juillet – 6 août 1982, Déclaration de Mexico sur les politiques culturelles. <https://plus.google.com/+unesco>. Juillet 1982. Dans : *Unesco* [en ligne]. 24 avril 2017. [Consulté le 17 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://fr.unesco.org/courier/juillet-1982>.

⁵⁹ OULEBSIR, Nabila. *Les usages du patrimoine : monuments, musées et politique coloniale en Algérie, 1830-1930*, Les Éditions de la MSH, 2004.p.302.

⁶⁰ *Ibid.* p.307.

⁶¹ *Ibid.* p.314.

⁶² GRAVARI-BARBAS, Maria et JACQUOT, Sébastien. Patrimoine mondial, tourisme et développement durable en Afrique : discours, approches et défis. *Via .* , Octobre 2014, n° 4-5. [Consulté le 1 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/viatourism/853>.

colonial dans sa globalité montre qu'il s'agit souvent d'un patrimoine politique⁶³.

Simon Texier souligne l'intégration de plus en plus importante d'anciens territoires coloniaux dans la réflexion sur le patrimoine contemporain. Ce travail peut être vu comme une manifestation d'un travail plus global sur la mémoire coloniale dans les différents temps du fait colonial, à savoir la conquête, la colonisation, l'assimilation, puis la décolonisation jusqu'à la période contemporaine marquée par la théorie du patrimoine partagé⁶⁴.

Bernard Toulhier s'est interrogé sur une problématique qui nous concerne directement, à savoir la circulation des formes, des modèles et des matériaux. Il en a conclu que « *non seulement l'architecture coloniale n'est pas une reproduction à l'identique de celle de la métropole, mais elle en est en bien des cas l'inspiratrice* »⁶⁵. Ce conservateur général honoraire du patrimoine souligne que l'expérience française en matière de patrimoine colonial a débuté tardivement vers les années quatre-vingts si l'on compare aux autres puissances coloniales européennes, comme l'Espagne, l'Italie, le Portugal ou encore le Royaume-Uni qui s'en sont préoccupées dans les années 1950.

En Algérie, Mohamed Lazhar Gharbi, dans ses travaux autour du patrimoine colonial au Maghreb, explique que la notion de patrimoine s'entremêle avec la notion préexistante de *turath*, qui désigne le legs des anciennes civilisations. Selon lui, la préhension du patrimoine colonial est à la fois fragile et précaire, spécifiquement en Algérie, et ce patrimoine colonial ne semble susciter aucun intérêt patrimonial⁶⁶.

La notion de *turath* est profondément différente de celle de patrimoine. Le *turath* représente un legs propre à une civilisation antérieure et exclusive à celle-ci, alors que le patrimoine colonial en Algérie englobe des valeurs (sociale, économique, historique, architecturale, esthétique, technique, de mémoire, etc.) en mesure de justifier sa reconnaissance⁶⁷. En Algérie, il se constate facilement que seule la valeur d'usage du

⁶³ PAQUETTE, Jonathan et NELSON, Robin. Éthique et politiques du patrimoine : regards sur la notion de responsabilité. *Éthique publique. Revue internationale d'éthique sociétale et gouvernementale* [en ligne]. Éditions Nota bene, Novembre 2017, n° vol. 19, n° 2. [Consulté le 1 février 2021]. DOI 10.4000/ethiquepublique.3019.

⁶⁴ TEXIER, Simon « ARCHITECTURE COLONIALE ET PATRIMOINE (dir. M. Pabois et B. Toulhier) », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 19 septembre 2021. URL : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/architecture-coloniale-et-patrimoine/>

⁶⁵ TEXIER, Simon. *Op.cit.*

⁶⁶ Le *turath* est la traduction arabe du terme « patrimoine » avec toutefois une nuance qui le démarque de la conception classique du patrimoine fondée sur des valeurs se prétendant universelles. Le *turath* recouvre les dimensions de culture, religion, civilisation, etc., et il représente un système de protection à l'égard de l'autre (M. L. Gharbi, *op.cit.*

⁶⁷ GHARBI, M. L. Le patrimoine colonial au Maghreb, in rubrique : *Historiographie des décolonisations et des nationalismes du Maghreb*, consulté sur site internet : <http://www.hermes.jussieu.fr/repannuaire.php?id=3>

patrimoine colonial est reconnue, ce qui explique son intégration ; ce patrimoine ne bénéficie d'ailleurs pas de reconnaissance au titre du patrimoine culturel. La loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel n'est pas exclusive de l'héritage colonial, et nous constatons une confusion entre colonisation et legs colonial. Sa perception en Algérie est le résultat d'une conception par la société du *turath* exclusif à l'autre et évoque une dualité : « *Le patrimoine continue à être perçu par nos sociétés — maghrébines — comme un système de protection à l'égard de l'autre.* »⁶⁸

Selon Mohamed Lazhar Gharbi, les raisons de cette discrimination de l'héritage colonial sont d'ordre identitaire et découlent de la confrontation de deux civilisations pendant la période de colonisation, qui s'est traduite par une rupture et une acculturation. Avec la décolonisation et l'indépendance, cette rupture se manifesterait par des reflux qui concrétiseraient l'héritage colonial. « *La nécessité dans laquelle se trouvent ces pays de récupérer tout un pan de leur histoire pose, plus dramatiquement qu'ailleurs peut-être, le problème du patrimoine culturel.* »⁶⁹. Le patrimoine colonial est alors perçu avec méfiance, « *la mémoire collective ayant du mal à reconnaître le legs de toute une civilisation considérée comme hostile et étrangère* »⁷⁰.

Les États indépendants — cas des pays arabes — affichaient un rejet et une rupture avec tout ce qui symbolisait et rappelait la période coloniale, car « *les abus et les séquelles du colonialisme [étaient] à tort confondus avec ses traces matérielles et culturelles* »⁷¹. Dans leur quête d'identité, ces pays ont recouru au *turath*, comme le note Karim Mechta : « *Dans des pays ayant toujours un problème identitaire à régler, le patrimoine est souvent confondu avec "l'authenticité".* »⁷²

Claudine Piaton et ses collègues, dans l'ouvrage *Alger, ville et architecture 1830-1940*, ont identifié trois courants académiques dans les styles et types architecturaux développés en Algérie durant la période concernée⁷³. La première période dite « académique » englobe deux périodes majeures : celle du style néo-classique de 1830 à 1860 et celle de l'haussmannisation

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ AZIZA M., *Patrimoine culturel et création contemporaine en Afrique et dans le monde arabe*, Les Nouvelles Éditions, Dakar, 1977, p.5. cité par M. L. Gharbi, *op.cit.*

⁷⁰ M. L. Gharbi, *op. cit.*

⁷¹ *Ibid.*

⁷² MECHTA K., *De l'authenticité à l'innovation dans le Maghreb. Architecture et urbanisme, patrimoine, tradition et modernité*, Publisud, p. 43. Cité par M. L. Gharbi, *op.cit.*

⁷³ PIATON, Claudine, HUEBER, Juliette, AICHE, Boussad, *Alger, ville et architecture 1830-1940*. Arles : Alger : HONORE CLAIR, 4 novembre 2016.

du paysage urbain jusqu'au 1890⁷⁴. La deuxième mouvance qualifiée de « régionale » est définie par les auteurs comme un mélange entre un modèle dit « français » et un modèle dit « arabe »⁷⁵. Le troisième courant correspond au style moderne⁷⁶. Nous trouverons l'ensemble de ces trois courants dans l'architecture des gares construites en Algérie durant la période coloniale. De plus, la diversité et la complexité du monde ferroviaire ayant amené les architectes et les ingénieurs des compagnies ferroviaires à se surpasser dans la production architecturale, nous pourrions identifier des styles propres au monde ferroviaire tel qu'un style « gares fortifiées » qui s'est répandu dans le Sud-ouest algérien.

La littérature fait ressortir qu'il existe en Algérie une attitude d'indifférence à l'égard du patrimoine ferroviaire pour lequel seule une valeur d'usage est reconnue, à l'instar de ce qui s'observe pour l'ensemble de l'héritage colonial des 19^e et 20^e siècles ; comme l'a écrit Nabila Oulebsir en 2004, « *le malaise subsiste encore autour du passé français de l'Algérie et traduit toujours la difficulté à examiner le patrimoine colonial* »⁷⁷. L'argument idéologique, lié au poids du legs colonial en tant qu'héritage de la colonisation, semble fonder cette marginalisation. Cependant, en raison de l'histoire, de la mémoire et des valeurs qu'il porte, le patrimoine ferroviaire algérien mérite une reconnaissance ; il nous appelle à transcender l'allégorie dont il est victime et à le considérer comme un patrimoine partagé. Ainsi, un but de notre travail de thèse était de participer à la considération et à la reconnaissance du patrimoine ferroviaire algérien ; nous avons essayé de donner une réponse actuelle sur un legs colonial, sans négliger la dimension sociologique et l'acceptation citoyenne de cet héritage.

De jeunes chercheurs ont travaillé sur le patrimoine colonial algérien en essayant de donner un guide — que l'on peut nommer « feuille de route » ou « mode d'emploi » — de préservation. Le travail de magister de Samira Soukane soutenu en 2010 à l'université de Mouloud Mamari s'insère dans cette réflexion. Comme l'indique le titre du mémoire, *Préservation du patrimoine colonial du 19^e et 20^e siècle : présentation d'un guide technique de réhabilitation*, la chercheuse explique à travers un guide comment procéder à une préservation réussie⁷⁸. Ghalia Chabi a soutenu en 2012, dans la même université, un mémoire

⁷⁴ *Ibid.*, p. 51 et p.54

⁷⁵ *Ibid.* p.57.

⁷⁶ *Ibid.* p.64.

⁷⁷ OULEBSIR, Nabila. *Les usages du patrimoine : Monuments, musées et politique coloniale en Algérie, 1830-1930*. [S. l.] : Les Éditions de la MSH, 2004, p.315.

⁷⁸ SOUKANE, Samia. *Préservation du patrimoine colonial habitat du 19^e et 20^e siècle : présentation d'un guide technique de réhabilitation* [en ligne]. Mémoires de Magister en Architecture, Université Mouloud

de magister sur la *Contribution à la lecture des façades du patrimoine colonial du 19^e et du début 20^e siècle*⁷⁹. L'objectif de son travail était d'identifier les caractéristiques formelles et structurelles des différents styles architecturaux du patrimoine bâti des 19^e et 20^e siècles. Elle a pour cela effectué une lecture critique de l'architecture des façades du quartier Didouche Mourad à Alger.

Le patrimoine ferroviaire

L'émergence du chemin de fer et son développement ont été intimement liés à l'industrialisation. Soucieuse de sa rentabilité, l'industrie de la mine n'a cessé d'encourager le développement du chemin de fer et, sous son impulsion, en 1804, la première locomotive à vapeur était mise en circulation⁸⁰. Dix ans plus tard, un ingénieur adressa à Napoléon Bonaparte un mémoire intitulé *Sur la possibilité d'abrèger les distances en sillonnant l'Empire de sept grandes voies ferrées*, qui incitait pour la première fois à une utilisation du train autre qu'industrielle⁸¹. Pourtant, le chemin de fer resta majoritairement employé pour l'économie industrielle. En 1823, fut créée la première concession d'une ligne de chemin de fer, pour le transport de houille. La première concession fut attribuée en 1830 à la Compagnie des houillères et du chemin de fer d'Épinac.

En 1841, la France ne comptait que 566 kilomètres de voies ferrées en exploitation, tandis que l'Angleterre en avait concédé 2 521 kilomètres, l'Allemagne 627 kilomètres et les États-Unis 15 500 kilomètres⁸². Aussi, la loi de 1842 connue sous le nom de « charte des chemins de fer » lança les bases d'un système d'exploitation ferroviaire en étoile depuis Paris. Aussitôt, la construction de voies ferrées s'accéléra et, surtout, le transport par le train allait s'étendre en grande partie aux voyageurs⁸³.

Après le premier transport de passagers par le chemin de fer en 1831, le nombre de

MAMMERI Tizi-Ouzou, 30 mai 2010. [Consulté le 29 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://dl.ummo.dz/handle/ummo/840>.

⁷⁹ CHABI, Ghaliya. *Contribution à la lecture des façades du patrimoine colonial 19^e et début 20^e siècles, cas d'étude : Quartier Didouche Mourad à Alger* [en ligne]. Mémoires de Magister en Architecture, Université Mouloud MAMMERI Tizi-Ouzou, 22 octobre 2012. [Consulté le 29 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://dl.ummo.dz/handle/ummo/832>.

⁸⁰ BERNARD, Jean-Philippe et BRUN, Daniel. « Chemins de fer », Encyclopædia Universalis [en ligne], consulté le 18 avril 2020. URL : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/chemins-de-fer/>

⁸¹ Pierre Michel Moisson-Desroches est polytechnicien et ingénieur du corps des mines.

Nous pourrions considérer ce mémoire comme l'acte de naissance des chemins de fer en France.

⁸² BLERZY, Henri. *Les chemins de fer aux États-Unis, la guerre des compagnies*. Paris, 1872, pp. 644-660.

⁸³ BARTHOLONI, François. *Observations sur l'exécution de la loi du 11 juin 1842, relativement à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer : deuxième lettre à un député / par François Bartholony*, 1843. [Consulté le 29 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6553655r>.

voyageurs ne cessa d'augmenter ; on comptait en 1848 près de 6 millions de personnes transportées par train en France. En 1878, le plan Freycinet — du nom de son initiateur, Charles Freycinet, ministre des Travaux publics de l'époque — prévoyait la construction de 8 700 kilomètres de lignes dites « d'intérêt local » pour désenclaver les territoires et réduire les temps de transport entre régions⁸⁴. Ce plan a été majoritairement réalisé avant le début de la Première Guerre mondiale. Le plan Freycinet prévoyait un système mixte d'exploitation des chemins de fer : l'État se chargeait des terrassements et des ouvrages d'art, tandis que des compagnies concessionnaires privées se chargeaient de l'exploitation, du matériel roulant et de l'entretien ; les terrains appartenaient pour un tiers à l'État et deux tiers aux collectivités.

En 1938, la SNCF succédait aux cinq compagnies privées concessionnaires et aux deux réseaux ferroviaires d'État alors existant⁸⁵. Quarante-cinq ans plus tard, elle changeait de statut et devenait, en 1983, un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC)⁸⁶.

Le chemin de fer a su garder le monopole des transports jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, à partir de laquelle il commença à être concurrencé par l'automobile et l'avion⁸⁷. Durant les années 1960, on prédisait même la disparition du chemin de fer ! Mais, la grande vitesse, mise d'abord en pratique au Japon, se révéla être l'élément salvateur du rail : le train concurrença ainsi à nouveau l'avion, avec l'avantage de déposer les passagers en centre-ville⁸⁸. Le train à grande vitesse (TGV) se développa dans toute l'Europe, ce qui permit au train de vivre une nouvelle génération qui perdure aujourd'hui.

Ainsi, depuis plus de cent cinquante ans, le chemin de fer n'a cessé de se développer et d'évoluer. On voit que, rapidement, il n'a plus été uniquement lié à l'industrie, mais également à la société civile. Nous pouvons donc affirmer que le patrimoine ferroviaire n'est pas uniquement un patrimoine industriel, bien qu'il soit parti de là. À la différence de nombreuses industries aujourd'hui disparues, le chemin de fer fait encore partie intégrante

⁸⁴ LE BRIS, David, « Les grands travaux du plan Freycinet : de la subvention à la dépression ? *Entreprises et histoire* », *Entreprises et histoires*, 2012, Vol. n° 69, n° 4, pp. 8-26. [Consulté le 29 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/revue-entreprises-et-histoire-2012-4-page-8.htm>. Bibliographie_available: 0Cairndomain: www.cairn.infoCite Par_available: 1publisher: ESKA.

⁸⁵ CARON, François. *Les grandes compagnies de chemins de fer en France, 1823-1937*. Genève : Droz, 2005, pp.401- 406

⁸⁶ REGNIAULT, François. *La SNCF pour les nuls*. Paris : First éditions, 2017.

⁸⁷ CARON, François. *Op.cit.*, pp.341-371

En France, le nombre de passagers diminua de 50 % entre les années 1930 et 1950. CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France 1883-1937 Tome 2*. Paris : Fayard, 2005.

⁸⁸ AVELINE, Natacha. *La ville et le rail au Japon: L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka*. Paris, CNRS Éditions via Open Edition, 16 juin 2016.

de notre vie quotidienne, bien que les pratiques aient beaucoup changé.

La patrimonialisation du chemin de fer a commencé très tôt en France. En effet, dès 1926, on assista à l'inscription sur l'inventaire supplémentaire des monuments historiques d'un élément ferroviaire, le tunnel de Fréjus, abandonné depuis une cinquantaine d'années et en partie effondré⁸⁹. Quelques années plus tard, c'était la gare terminus de Lyon-Saint-Étienne, sur la presqu'île de Perrache à Lyon qui était inscrite ; elle a depuis été rayée de l'inventaire supplémentaire, car elle a été rasée en 1953. Cependant, excepté ces deux protections témoignant d'un début de reconnaissance d'un patrimoine lié au chemin de fer, bien peu de choses ont été faites jusque dans les années 1970. On assista alors au classement comme monuments historiques de quelques gares et ouvrages d'art avec notamment le buffet de la gare de Lyon, classé en 1972, et la gare d'Orsay, inscrite sur le registre supplémentaire en 1973, puis classée en 1978⁹⁰. En 1974, treize autres monuments du chemin de fer étaient inscrits, puis, en 1975, trois viaducs et neuf gares⁹¹. En 1998, on comptait quatre-vingt-onze monuments ferroviaires immobiliers protégés. Il y a très peu d'inscriptions de lignes de chemin de fer, mise à part la ligne du Blanc-Argent, dont subsiste aujourd'hui un tronçon exploité par l'association du train touristique du Berry. À ce jour, le patrimoine immatériel cheminot est encore très peu valorisé.

On peut ajouter à la patrimonialisation directe du chemin de fer, une patrimonialisation qualifiable « d'indirecte », qui a été importante dès les premiers temps du chemin de fer. Ainsi, le chemin de fer est entré dans l'imaginaire collectif plus particulièrement grâce à la littérature, l'art ou encore le cinéma. *La Bête humaine* de Zola et les peintures des impressionnistes témoignent aujourd'hui de la transformation profonde de la société et de la place primordiale qu'a eue le chemin de fer dans notre histoire collective⁹².

De jeunes chercheurs algériens ont commencé à s'intéresser au patrimoine ferroviaire algérien. Ainsi, Samia Bouaziz, de l'université de Mouloud Mamri, a travaillé pour son mémoire de magistère sur *l'Élaboration d'un consensus de réhabilitation du patrimoine industriel pérennisant son authenticité dans le contexte algérien*, en choisissant comme

⁸⁹ RATEL, Roger. *Le tunnel ferroviaire du Fréjus, 1857-1995 : Le chemin de fer, son évolution*. [S. l.] : R. Ratel, 1 janvier 1996.

⁹⁰ PRASTEAU, Jean. *La gare de Lyon et ses grandes heures*, Paris, FeniXX, 1 janvier 1982.

⁹¹ FOURNIER, Luc et LAMMING, Clive. *Patrimoine ferroviaire* -. Patrimoine CMN, Paris, 2 novembre 2017. [Consulté le 29 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.decitre.fr/livres/patrimoine-ferroviaire-9782757704516.html>.

⁹² CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France 1883-1937 Tome 2*. Paris : Fayard, 2005.p.1031.

exemple un atelier de maintenance des trains de la SNTF⁹³. Amina Chalabi a soutenu, en 2011 à l'université des Frères Mentouri à Constantine, son mémoire de magistère intitulé *Pour une nouvelle valorisation de l'architecture néo-mauresque en Algérie*⁹⁴. Elle a pris comme exemple d'étude la gare de Skikda — que nous avons sélectionnée pour notre travail — pour laquelle elle a fait un bilan de la situation et donné des pistes sur le travail de préservation à accomplir. Amel Chelighoum et Amel Benabdellah ont très récemment, en 2018, soutenu un master académique d'architecture à l'université de Jijel. Dans leur mémoire ayant pour titre *La sauvegarde et réhabilitation du patrimoine ferroviaire*, elles ont pris comme exemple la gare de Sétif⁹⁵.

Construction de la thèse

La problématique générale

L'intérêt de l'étude des gares algériennes réside dans l'architecture spécifique, mêlant tradition et modernité, et l'aspect artistique de ces figures emblématiques du patrimoine ferroviaire, dans l'utilisation de techniques constructives particulières et de nouveaux matériaux, ainsi que dans l'impact qu'elles exercent sur les villes et les territoires.

Pour mener à bien la modernisation de son réseau ferroviaire, l'Algérie a prévu la démolition de nombreuses gares anciennes sans que celles-ci aient été étudiées au préalable⁹⁶. Une menace pèse donc incontestablement sur ces structures historiques et patrimoniales. L'étude de ces gares s'inscrit dans une recherche sur l'identification historique, technique et architecturale du réseau ferré algérien, qu'accompagnent une étude urbaine et socio-urbaine, une analyse architecturale et une étude sur la valeur patrimoniale de ce réseau et de ses bâtis ; elle est nécessaire pour faire le point sur un patrimoine fragilisé et préserver des bâtiments

⁹³ BOUAZIZ, Sami, *Élaboration d'un consensus de réhabilitation du patrimoine industriel pérennisant son authenticité dans le contexte algérien : cas des ateliers de maintenance S.N.T.F. El-Hamma, Alger*, Mémoires de Magister en Architecture, Université Mouloud MAMMERRI Tizi-Ouzou, 30 novembre 2011.

⁹⁴ CHALABI, Amina, *Pour une nouvelle valorisation de l'architecture néo-mauresque en Algérie*, Mémoire de Magister en Architecture, Université des Frères Mentouri, 1 janvier 2017. [Consulté le 29 septembre 2020]. Disponible à l'adresse : <http://archives.umc.edu.dz/handle/123456789/12548>. Université Mentouri Constantine.

⁹⁵ CHELIGHOUM, Amel, BENABDELLAH, Amel et KHELFAH, Sheherazad (Encadreur). *La sauvegarde et réhabilitation du patrimoine ferroviaire : cas de la gare de Sétif*, Mémoire de Master en architecture, Université de Jijel, 2018. [Consulté le 29 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://dspace.univ-jijel.dz:8080/xmlui/handle/123456789/626>. Nous n'en dirons pas davantage sur ces travaux qui concernent une équipe avec laquelle nous sommes en conflit à la suite du plagiat d'une partie de notre travail du projet de thèse de 2014.

⁹⁶ Mohand Ou Said, SAFIR, *Le patrimoine ferroviaire du XIXe et XXe siècle en Algérie, identification et valorisation*, Mémoires de Magister en Architecture, Université Mouloud MAMMERRI Tizi-Ouzou, Juillet 2011, p. 252.

voyageurs parfois dégradés.

Nous avons voulu, par notre travail de thèse nous introduire dans le champ disciplinaire de la préservation du patrimoine ferroviaire algérien avec la question suivante :

Face à une actualité de modernisation menaçante, dans quelle mesure le riche héritage ferroviaire légué à l'Algérie est-il pris en charge ?

Les objectifs scientifiques

Dans le cadre de la problématique générale, notre recherche a eu pour objectif, dans un premier temps, d'enrichir les connaissances scientifiques autour des gares ferroviaires algériennes, par le biais d'un travail sur l'histoire ferroviaire en Algérie, puis il a été d'étudier l'état de ce patrimoine ferroviaire, à travers des cas d'études, et enfin d'entamer une démarche de protection d'une gare construite à la période coloniale.

Il s'agissait donc pour nous de retracer l'histoire du réseau ferroviaire algérien, un réseau complexe peu analysé, de faire une analyse architecturale des bâtiments voyageurs afin de comprendre les mécanismes actuels de protection patrimoniale en Algérie, de mesurer leur efficacité, et de mettre en place une telle démarche dans un cas d'école. L'objectif final était d'obtenir à terme une reconnaissance scientifique, politique et populaire du patrimoine ferroviaire algérien et de le préserver.

Les hypothèses et questionnements

Nous avons formulé un certain nombre de questionnements et d'hypothèses pour nous aider à cadrer notre recherche et mieux atteindre nos objectifs.

- Le chemin de fer algérien est le plus grand réseau des colonies françaises, mais est-il aussi riche et diversifié qu'en métropole ? Quels sont les acteurs principaux impliqués dans sa construction ? Quelle est son histoire et est-elle la même qu'en France métropolitaine ?
- Le réseau ferroviaire algérien a-t-il été pensé dès le départ dans sa globalité ou, au contraire, a-t-il été déployé au fur et à mesure des villes, villages ou tribus dominés et des territoires acquis ?
- Peut-on parler d'un patrimoine ferroviaire algérien ?
- Dans quel état se trouve ce « patrimoine ferroviaire « algérien » ? Quelles sont les mesures prises pour sa conservation ?
- Durant la période coloniale en Algérie, le chemin de fer a été pensé comme un élément de domination. Son état actuel dépend-il de cette potentielle étiquette ? Peut-on laisser penser

qu'il en est ainsi ?

- Le patrimoine ferroviaire en Algérie présente des caractéristiques architecturales, techniques et culturelles distinctes qui méritent d'être documentées et préservées pour les générations futures.
- La préservation du patrimoine ferroviaire en Algérie peut stimuler le tourisme culturel et contribuer au développement économique local, mais nécessite une approche holistique qui implique les communautés locales, les autorités gouvernementales et les professionnels de la préservation.
- La réutilisation des bâtiments ferroviaires historiques en tant qu'espaces publics, tels que des musées, des centres culturels ou des lieux de rencontre, peut réanimer les zones urbaines et renforcer le lien social.
- Quelles sont les caractéristiques et la richesse architecturale des gares ferroviaires algériennes construites durant les 19^e et 20^e siècles ? Comment ont évolué l'image de la gare et l'expression architecturale durant plus d'un siècle et demi ?
- L'architecture des bâtiments voyageurs algériens est-elle identifiable par un certain nombre de particularités ? Y a-t-il une architecture ferroviaire spécifique à l'Algérie ? Peut-on observer un transfert des modèles « de » et « vers » la métropole ?

La méthodologie d'étude

Au début de cette recherche, nous comptions la formaliser en utilisant la méthode typomorphologique, à savoir un classement des bâtiments voyageurs selon une hiérarchie de critères ainsi que la comparaison des types d'architecture rencontrés, par époques et par compagnies⁹⁷. Mais cette méthode a montré ses limites ; elle ne nous permettait pas de traiter notre sujet sous ses facettes, car elle restreignait le classement aux types et à la morphologie des bâtiments. Elle n'était donc pas la mieux adaptée à nos objectifs.

Nous avons alors décidé de baser notre recherche sur un corpus riche et diversifié constitué de documents provenant d'archives ou récoltés durant nos divers voyages, de relèves sur site et d'enquêtes sociales. Un travail sur le terrain est venu compléter les documents archivistiques. Concernant ces derniers, constatant l'état lacunaire de la

⁹⁷ Cette méthode était inspirée de la thèse de François Poupardin intitulée *L'architecture des bâtiments voyageurs en France des origines à la Seconde Guerre mondiale : étude des programmes et des types*. POUPARDIN, François. *L'architecture des bâtiments voyageurs des compagnies de chemin de fer en France, des origines à la seconde guerre mondiale : étude des programmes et des types* [en ligne]. Mémoire de doctorat : université de Paris 1, 1 janvier 2005. [Consulté le 28 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.theses.fr/2005PA010601>.

documentation de référence, nous nous sommes orientés vers l'exploration des documents du centre d'archives de la SNTF à Alger, du centre d'archives nationales du monde du travail à Roubaix et des archives de l'outre-mer à Aix-en-Provence.

Cela nous a permis d'avoir suffisamment de données pour mener à bien notre travail et atteindre nos objectifs qui étaient, rappelons-le, de faire connaître l'histoire et l'architecture ferroviaire en Algérie, mais aussi de préparer la reconnaissance, au titre d'un patrimoine national, d'une gare ferroviaire et d'initier, par ce biais, une reconnaissance sociale du riche patrimoine ferroviaire algérien. Il y a eu des études générales puis une sélection de quatre gares pour une études plus poussées

Les bornes temporelles et géographiques

La période retenue pour notre recherche débute aux origines du transport commercial de voyageurs en Algérie en 1857⁹⁸. Elle inclut la création de la ligne de chemin de fer du nord de l'Algérie reliant la plupart des villes du Tell où se trouvait la majorité de la richesse du territoire et une grande part de la population. Puis celle des lignes ferroviaires reliant la première aux ports, et enfin celle des lignes de pénétration vers le sud du pays. La période de recherche s'est étendue jusqu'à nos jours, prenant en compte le projet algérien de modernisation ferroviaire lancé en 2014.

Les difficultés de l'étude

Notre travail de recherche s'est développé selon trois axes distincts : le premier a été consacré à l'histoire ferroviaire en Algérie, le second à l'architecture des gares en Algérie et le dernier à la question du patrimoine ferroviaire et de sa conservation. Les difficultés rencontrées durant cette recherche ont été nombreuses ; elles ont concerné les trois axes.

Dans la première partie consacrée à l'histoire ferroviaire en Algérie, le problème majeur a été le fait que nous avons été amenés à travailler dans un centre d'archives dont la documentation était certes inédite, mais malheureusement non classée ni répertoriée convenablement. On trouvera dans les documents annexes le travail de classement des archives que nous avons fourni durant deux ans⁹⁹. Il convient d'ajouter à cela les difficultés pour accéder à ce centre d'archives, avec la nécessité d'obtenir des autorisations à renouveler dès que le

⁹⁸ L'année 1857 correspond à la date de mise en service d'une courte ligne minière à voie métrique de 32,5 kilomètres. Elle reliait Bône à Aïn-Mokra. PILOT, Georges, Algérie, lignes du chemin de fer construites au 19^{ème} siècle. Paris, IESF, janvier 2012, URL : https://www.iesf.fr/offres/doc_inline_src/752/Cdf-Afrique+du+Nord+-AlgE9rie+.pdf.

⁹⁹ Le fichier d'annexes répertorie plus de 120 classeurs.

personnel de la direction changeait. Enfin, une difficulté toute particulière au monde ferroviaire nous a poursuivis durant toute la production de cette thèse, à savoir qu'il était impossible et impensable pour l'équipe du centre d'archives de la SNTF de nous confier des plans et des cartes ferroviaires. Il nous était même interdit de les prendre en photo lorsque des noms y étaient mentionnés. En effet, des personnes utilisent ces cartes comme des justificatifs de propriété de terrains et attaquent en justice la société de transport ferroviaire algérienne SNTF pour récupérer ces terrains. Ainsi, nous avons dû attendre longuement et patiemment jusqu'à ce qu'une bonne relation de confiance soit mise en place et que nos interlocuteurs soient réellement convaincus que notre travail n'avait que des buts scientifiques.

Concernant le second axe de recherche, nous pouvons mentionner un problème afférant à la dimension du terrain de recherche. L'Algérie, avec plus de deux millions de kilomètres carrés de surface, est un immense pays. Les gares ferroviaires étant implantées dans diverses régions du pays, il nous était impossible de visiter toutes les villes et les gares voulues, mais nous avons tout de même réussi à rejoindre les plus importantes d'entre elles. Nous n'avons malheureusement pas eu le temps de nous engager dans le sud du pays, et nous sommes restreints, pour ce territoire, à l'analyse de documents d'archives et de photos collectées.

Les difficultés essentielles liées à la dernière partie de l'étude étaient liées à la pandémie de Covid-19. Nous souhaitons réaliser une enquête sociale en 2020 pour permettre aux salariés de la gare de participer à notre thèse et de nous faire part de leurs retours. Cela ne fut possible qu'en 2022, car la fermeture totale des frontières pendant près de deux ans nous a empêchés d'aller sur le terrain.

L'élément moteur qui nous a toujours aidés à surmonter ces difficultés a été la découverte de belles architectures au fur et à mesure que le travail avançait. Toute découverte un peu intéressante fait oublier au chercheur l'ensemble des difficultés rencontrées et lui redonne le courage et l'adrénaline nécessaires pour poursuivre son travail ; il est tel un chercheur d'or qui, dès qu'il trouve une pierre, a hâte d'en trouver d'autres. Notre travail a été rempli d'heureuses surprises. De l'architecture néoclassique à l'architecture contemporaine, en passant par l'architecture néo-mauresque et l'architecture moderne, sans oublier l'architecture locale ou le style fortifié, la diversité architecturale ferroviaire en Algérie a été révélée. Cela renforce l'idée que l'Algérie a été durant plus d'un siècle un laboratoire de recherche en architecture pour la métropole française.

Le plan de la thèse

Comme nous l'avons mentionné précédemment, notre recherche a été menée selon trois axes. Ils ont été repris dans ce mémoire de thèse qui est donc composé de trois parties distinctes. Les deux premières parties ont été organisées dès que le travail de recherche documentaire a été clôturé. Elles représentent six chapitres qui ont été écrits simultanément une fois les informations collectées, les archives consultées et le travail de terrain effectué, les analyses et la rédaction ayant pu être réalisées sans qu'un chapitre interfère avec un autre. Ces deux premières parties sont riches d'informations à la fois historiques, stylistiques et techniques ; les personnes désireuses de découvrir le monde ferroviaire algérien devraient y trouver un grand intérêt. La troisième et dernière partie est consacrée au patrimoine ferroviaire en Algérie et à son devenir. Elle est composée de quatre chapitres ; le premier établit un constat, et les trois chapitres suivants testent des hypothèses permettant d'expliquer ce constat. Les résultats du premier chapitre de cette partie ont donc été nécessaires pour aborder les chapitres suivants.

La première partie, consacrée à l'histoire ferroviaire en Algérie, se compose de deux chapitres d'une trentaine de pages chacun. Le premier chapitre intitulé « Le chemin de fer algérien, de sa naissance à sa nationalisation » est organisé de manière chronologique ; il situe le contexte historique et géographique, et développe les origines et les raisons de l'implantation du réseau ferroviaire algérien ; il intègre la période depuis l'indépendance jusqu'à nos jours où, pendant plus de quarante ans, s'est déployé un mouvement de nationalisation. Ce chapitre aborde les débats qui ont existé entre les différents acteurs (politiciens, militaires, scientifiques, financiers, etc.), nous permettant ainsi d'appréhender les rapports de force qui ont régné entre les parties prenantes de la grande œuvre ferroviaire d'Algérie.

Un second chapitre complète la première partie. Intitulé « Les grandes gares de l'époque coloniale », ce chapitre dévoile quelques détails sur la stratégie d'implantation des gares et autres bâtiments ferroviaires en Algérie. Il justifie ensuite la sélection des quatre gares qui ont été plus particulièrement étudiées dans notre travail de thèse et il les resitue dans leur contexte historique et leur rapport à la ville. Le chapitre se termine par une brève biographie des architectes à l'origine de ces œuvres ; lorsque les architectes ne sont pas connus, des hypothèses sont émises.

La deuxième partie de notre thèse est consacrée à l'architecture des gares en Algérie. Cette partie traite des spécificités architecturales et constructives des bâtiments voyageurs algériens en quatre chapitres. Les deux premiers chapitres de cette partie (troisième et quatrième chapitre de la thèse) intitulés respectivement « Les gares ferroviaires en Algérie de la naissance à

l'hybridation » et « de l'universalisation des gares à aujourd'hui, diversité et complexité » tendent à révéler au lecteur l'insoupçonnable richesse architecturale du monde ferroviaire algérien. En effet, nous avons été surpris — et réellement fascinés — par de telles richesses, dont nous ignorions totalement l'existence, même en tant que personnes averties ; notre étonnement était renouvelé à chaque nouveau plan, coupe ou dessin analysé. Ces chapitres n'ont toutefois pas été conçus de manière encyclopédique ; ils font chronologiquement découvrir les styles et les inspirations architecturales qui ont prévalu en Algérie. Ils sont le reflet non exhaustif de la documentation trouvée et analysée. Cette partie du travail reste donc à approfondir au cours de futures recherches que nous ne manquerons pas d'entreprendre. Nous sommes ainsi convaincus que ces chapitres ouvrent d'immenses pistes pour les chercheurs intéressés par l'histoire de l'architecture.

Le cinquième chapitre de la thèse (troisième chapitre de la partie II), titré « Lecture architecturale des gares algérienne », formalise nos études conduites d'abord de façon large sur des éléments architecturaux et architectoniques de nombreuses gares algériennes, puis de façon ciblée sur les gares sélectionnées. Il présente alors l'organisation spatiale et fonctionnelle des gares sélectionnées ainsi qu'une description de leur façade.

Le sixième chapitre de la thèse, et dernier chapitre de la partie II, est nommé « Architecture intérieure et techniques constructives des gares sélectionnées ». Ainsi, il commence par une étude du mobilier d'origine et actuel de nos quatre gares d'étude. De plus, il propose une analyse technique de la structure et des matériaux de l'ossature des gares sélectionnées. Une partie de cette analyse s'appuie sur les documents d'archives collectées. En revanche, plusieurs enquêtes sur le terrain ont été nécessaires pour comprendre la structure des gares et définir les matériaux employés ; l'aide du personnel travaillant dans ces gares a été primordiale pour appréhender les rouages des travaux d'entretien de ces bâtiments.

La troisième partie de notre thèse, intitulée « Le patrimoine ferroviaire colonial algérien : enjeux et défis », comprend quatre chapitres. Comme son titre « État des lieux actuel des gares sélectionnées » l'indique, le premier chapitre de cette dernière partie (septième chapitre de la thèse) décrit la situation actuelle, regrettable, de belles architectures ferroviaires découvertes précédemment. Tout en restant factuel et s'établissant à partir d'un diagnostic général des gares sélectionnées, ce chapitre découle de l'immense choc que nous avons ressenti lorsque nous avons découvert de visu certaines gares. Il y avait déjà quelques années que nous analysions les documents liés à la réalisation de ces gares, à savoir leurs plans, leurs coupes, leurs façades, des photographies de l'époque sur les gares et leur inauguration ou sur celle des chantiers de

construction ; nous nous étions construit une réalité du passé qui, une fois sur place, s'est heurtée à une réalité actuelle totalement différente, ce qui structure le reste de la partie.

Une fois posés les résultats du septième chapitre de thèse, a commencé la compréhension des raisons d'une telle réalité inattendue. Plusieurs hypothèses ont été posées et quelques pistes ont été suivies : juridique, sociale et politique. Le huitième chapitre de notre thèse explore ainsi la piste juridique. Il s'agit d'étudier le problème de la situation déplorable des gares en se questionnant sous l'angle d'une législation sur la protection du patrimoine insuffisante ou défaillante. Trouver et comprendre les lois, les chartes et les conventions existantes qui s'appliquaient en Algérie a nécessité de nombreuses recherches, lectures et analyses. Nous avons ensuite voulu comparer avec plusieurs pays européens afin de voir si les lois en Algérie étaient suffisamment protectrices du patrimoine ferroviaire existant. Ce chapitre se termine sur une étude concrète du classement d'un patrimoine ferroviaire en Algérie.

Le neuvième chapitre de notre thèse est consacré à la piste sociale ; la protection du patrimoine peut être entachée d'une « mauvaise » perception locale du patrimoine colonial, ce qui justifierait l'état déplorable du patrimoine ferroviaire. La compréhension du problème devait alors passer par la compréhension de l'humain, et nous avons mesuré l'attachement des Algériens pour ce patrimoine par des enquêtes sociales. Il nous a donc fallu être formés pour apprendre à réaliser ces enquêtes, qui nous étaient étrangères, car s'éloignant de notre discipline de formation, l'architecture.

Le dixième chapitre de notre thèse explore une dernière hypothèse dans laquelle nous avons supposé que l'action politique fût la cause majeure de la situation des gares étudiées. Ce chapitre, intitulé « Politique ferroviaire actuelle en Algérie », synthétise notre travail d'analyse sur la politique ferroviaire adoptée en Algérie. Il présente une analyse détaillée du projet de modernisation ferroviaire mis en place par l'État. Les nouvelles gares construites récemment ont eu un impact négatif sur les anciennes, ce qui témoigne d'un manque de considération pour la préservation du patrimoine ferroviaire dans la politique ferroviaire algérienne.

L'action scientifique seule ne peut protéger un patrimoine et empêcher sa disparition. Le travail produit dans les deux premières parties de cette étude contribuait à faire connaître l'architecture ferroviaire en Algérie ; il était certes nécessaire pour qu'il y ait une reconnaissance en tant que patrimoine ferroviaire, mais pour être finalisé, il se devait d'être suivi d'un dossier de classement destiné à protéger juridiquement un patrimoine. Toutefois, il est important de noter que même si une gare est protégée par la loi et considérée comme faisant partie de son patrimoine national, cela ne garantit pas sa préservation. Cette thèse aborde cette

question en profondeur et montre les différentes raisons qui pourrait expliquer pourquoi les gares ferroviaires sont souvent menacées et en danger malgré leur statut de patrimoine. À la fin de cette thèse, nous verrons que la protection du patrimoine ferroviaire est une question complexe et que la mise en place de lois ne suffit pas toujours à préserver ces bâtiments historiques.

**Partie I : Le chemin de fer
algérien, une histoire en
construction**

L'histoire de l'architecture sert aujourd'hui à protéger un patrimoine bâti qui est souvent à défendre contre des intérêts économiques et financiers.

*L'histoire de l'architecture se fait le défenseur et le protecteur de l'héritage construit au nom d'enjeux esthétiques. L'actualité montre périodiquement que c'est un combat qui n'est pas toujours gagné. Il ne suffit pas de faire connaître pour protéger.*¹⁰⁰

Claude Massu

¹⁰⁰ KLEIN, Richard. *À quoi sert l'histoire de l'architecture aujourd'hui ?* Paris : Hermann, 2018. p.104.

La première partie de cette thèse se compose deux chapitres. Le premier est consacré au chemin de fer algérien et à son histoire. Il dévoile les coulisses de la création du réseau ferré algérien et de son évolution, avec les débats qu'il a suscités entre les différents acteurs. Le deuxième chapitre sur les gares algériennes de l'époque coloniale nous permettra d'approfondir notre connaissance de l'architecture ferroviaire en Algérie. Pour ce faire, nous avons sélectionné quelques grandes gares. Nous nous sommes ensuite concentrés sur l'histoire de chacune d'entre elles, afin de comprendre leur insertion dans le paysage urbain, avant de présenter leurs architectes.

Chapitre 1 : Le chemin de fer, de sa naissance à sa nationalisation

*Évidemment, le principal objectif de l'histoire de l'architecture est la connaissance du passé de la discipline, sans oublier que l'on ne connaît que les connaissances et non le réel en soi. Leur fiabilité dépend de la richesse de la documentation, de la perspicacité des hypothèses et de la qualité d'instrumentation théorique.*¹⁰¹

Jean-Claude Vigato

Depuis la seconde moitié du 19^e siècle, l'Algérie dispose d'une artère ferroviaire permettant de traverser le pays, d'est en ouest. Sa mise en place a généré beaucoup de débats, les acteurs trouvant des intérêts différents, parfois divergents, au développement de ce moyen de transport novateur¹⁰². L'armée pensait que le chemin de fer devait être un outil de domination, par sa puissance et sa modernité, dans une terre fraîchement conquise et qu'il devait permettre le contrôle des tribus rebelles dispersées¹⁰³. Les banquiers et les financiers voyaient ce moyen de transport comme un outil logistique impressionnant, plus rapide et plus efficace que les autres¹⁰⁴. Il devait, selon eux, traverser les mines et les champs, les forêts et les ports pour ainsi rendre exportables toutes les richesses de la région du Tell algérien. Ainsi donc, le chemin de fer algérien a été construit avec des objectifs de réalisation d'ordre économique et militaire et il a formé un outil de colonisation et de domination. Ancestrale, il est empreint d'originalité en Afrique et il représente aujourd'hui le troisième plus grand réseau ferroviaire de ce continent¹⁰⁵.

¹⁰¹ KLEIN, Richard. *À quoi sert l'histoire de l'architecture aujourd'hui ?* Paris : Hermann, 2018, p.171.

¹⁰² Ce débat a été essentiellement lancé entre les financiers (banques) et les militaires. Plus de détails se trouvent dans le chapitre.

¹⁰³ À la suite de la récente colonisation, il persistait des mouvements de rébellion très fréquents et les militaires voyaient le chemin de fer comme un moyen par excellence de domination de la population indigène. Il s'agissait de pouvoir freiner, à l'aide de cet outil moderne, les mouvements de libération. BERNARD, Maurice Antoine. *Les chemins de fer algériens / par Maurice Antoine Bernard*, 1913, p. 19.

¹⁰⁴ On peut citer la banque Rothschild Frères pour le financement de la Compagnie PLM (Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée), le Conseil de la monnaie et du crédit algérien pour la Compagnie de l'Ouest algérien, et le Crédit industriel et commercial (CIC) pour la Compagnie de l'Est algérien. HARA, Terushi. Les investissements ferroviaires français en Algérie au XIX^e siècle. *Revue d'histoire économique et sociale* [en ligne]. Armand Colin, 1976, Vol. 54, n° 2, pp. 195-196.

¹⁰⁵ Selon les statistiques de la banque mondiale : l'Afrique du Sud compte 22 298 km de voies ferrées, l'Égypte près de 5 105 km et l'Algérie environ 4 020 km en 2020. *Lignes de chemin de fer (routes totales en km) | Data*

Le but de ce chapitre est de raconter cette histoire ferroviaire algérienne, d'en connaître ses racines et de comprendre les enjeux de ses débuts. Il est ensuite d'en identifier les principaux acteurs, compagnies et hommes — saint-simoniens pour beaucoup —, puis d'avoir un aperçu de l'évolution du réseau ferroviaire algérien de ses débuts à nos jours.

1 La naissance du réseau ferroviaire algérien

Les racines du chemin de fer algérien remontent au début de la colonisation de l'Algérie¹⁰⁶. Les colons y voient alors tout l'intérêt d'établir un réseau ferré complet traversant le pays d'est en ouest et, cela, dans le but de profiter le plus rapidement possible de l'ensemble des richesses de cette terre nouvellement conquise¹⁰⁷.

Avant l'établissement du réseau ferroviaire, plusieurs études ont été réalisées afin de justifier la nécessité d'un tel projet. Il représentait, en effet, un investissement lourd et s'il devait être très rentable selon certains, pour d'autres il était précipité de s'engager aussi tôt dans un tel projet, dans la mesure où, cette terre étant conquise depuis peu, la pérennité de la conquête n'était pas assurée¹⁰⁸.

1.1 La conquête coloniale et le chemin de fer

En Algérie, peu avant la conquête coloniale, les voies de communication étaient presque inexistantes. Les transformations économiques espérées et attendues de la nouvelle colonie ne pouvaient pas se réaliser d'emblée. On pouvait lire dans le Cahier du centenaire de l'Algérie Émile-Félix Gautier décrire que : « L'Algérie turque n'avait pas une route, pas un pont, et à proprement parler pas une voiture, dans la mesure où lorsqu'on circulait, on le faisait à dos de bêtes, ou à pied, par de vagues sentiers tracés et entretenus par les sabots des chevaux et par le passage des piétons. »¹⁰⁹

[en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 22 avril 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/IS.RRS.TOTL.KM?end=2019&start=2000>.

¹⁰⁶ La colonisation de l'Algérie a commencé officiellement le 5 juillet 1830 ; les premières propositions d'établir un réseau ferroviaire en Algérie datent de 1844. BERNARD, Maurice Antoine. *Les chemins de fer algériens*. Alger : Université de Paris. Faculté de droit, 1913, p. 20.

¹⁰⁷ Contrairement à celui de la France, le réseau ferroviaire algérien a été conçu dès le départ dans sa globalité. POGGI, Jaques. *op.cit.* p. 20.

¹⁰⁸ BERNARD, Maurice Antoine. *op.cit.* p. 19.

¹⁰⁹ L'Algérie turque, ou la Régence d'Alger, est un ancien État d'Afrique du Nord, intégré à l'Empire ottoman tout en étant autonome. Elle a existé pendant la période allant de 1516 à 1830. WEBER, André-Paul. *Régence d'Alger et Royaume de France (1500-1800). Trois siècles de luttes et d'intérêts partagés* -. Paris : L'Harmattan, 2014.

M.E.F. Gautier, Cahier du centenaire de l'Algérie, Livret III, publication du Comité national métropolitain des centennaires de l'Algérie, Alger, 1930, p. 80.

Dès le départ, l'État français a pris conscience de la nécessité de créer des voies de circulation en Algérie. L'ethnographe et géographe Émile-Félix Gautier confirme en 1930 que la transformation économique de l'Algérie française aurait été impossible sans l'outillage de circulation¹¹⁰. Au début de la colonisation, seules les voies terrestres ont été projetées et réalisées pour faciliter le déplacement entre les grandes villes littorales et permettre de pénétrer vers l'intérieur du pays. Tout était donc à créer, ce qui était un avantage pour concevoir un nouveau réseau de communication mixte, alliant des routes et des voies ferrées. Les études de faisabilité et de viabilité du chemin de fer en Algérie se révélèrent concluantes, que ce soit d'un point de vue technique, économique ou stratégique¹¹¹. Mais, à Paris, on avait commencé à s'interroger sur l'intérêt d'un tel investissement dans cette colonie et sur sa rentabilité¹¹².

L'Algérie était une terre de conquête, l'impératif de domination y était omniprésent et le chemin de fer était considéré comme un outil primordial pour prendre possession de ce vaste territoire, on pouvait lire en 1854 dans les annales de la colonisation les éloges sur le rôle du chemin de fer comme un outil de domination : « Que l'on ne perde pas de vue, d'ailleurs, qu'aux États-Unis, de tous les instruments de colonisation, le chemin de fer est le plus puissant, le plus énergique, le plus prompt et le plus sûr. »¹¹³

1.2 Les premières évocations d'un réseau ferroviaire

La première idée relative à la mise en place d'un réseau de voies ferrées en Algérie fut émise par le maréchal Jacques Louis Randon qui, dès 1844, voulait construire un chemin de fer entre Alger et Blida¹¹⁴. Son projet n'a pas abouti et il fut repris plus tard, et modifié, par l'entrepreneur Jean Étienne de Kervéguen¹¹⁵. Ce dernier avait préparé un projet complet et demandé la concession des travaux pour une ligne qui, partant d'Alger, se dirigeait par le bord de mer vers la Maison-Carrée, traversait la riche plaine de la Mitidja pour gagner l'Arba, et courait de là sur Blida par Rovigo et Boufarik.

¹¹⁰ *Ibid.*,

¹¹¹ DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. *Chemin de fer de l'Algérie par la ligne centrale du Tell avec rattachés à la côte*. Alger : [s. n.], 1854, p. 18.

¹¹² BERNARD, Maurice Antoine Auteur du texte. *Les chemins de fer algériens / par Maurice Antoine Bernard*,... [S. l.] : [s. n.], 1913. p. 12.

¹¹³ HIPPOLYTE, Peut. *Annales de la colonisation algérienne*. Paris : [s. n.], 1854, p. 98.

¹¹⁴ Le maréchal Randon, ministre de la Guerre et entrepreneur, a été à l'origine de l'idée du chemin de fer d'Alger à Blida. BERNARD, Maurice Antoine. *op.cit.* p. 23.

ARNAUDIÈS, Fernand. *Singulière jeunesse du chemin de fer*. Paris : FeniXX, 1959.

¹¹⁵ ENTREPRISE DE KERVÉGUEN. *Chemin de fer de Séville à Jerez et de Puerto Réal à Cadix* [en ligne]. 1862. [Consulté le 1 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6208128k>.

Durant les années 1850, plusieurs concessions commencèrent à voir le jour et un engouement sans précédent pour le chemin de fer naquit. Ainsi, Frédéric et Eugène Lacroix présentèrent un projet pour l'est du pays, une ligne de Stora et Philippeville à Constantine ; Charles Théodore Garbé proposa à son tour une ligne d'Oran à l'Hillil avec un embranchement sur Mostaganem ; enfin, en 1854, messieurs Warnier, Ranc, Mac-Carthy et Serpolet demandèrent la concession d'un réseau complet pour les lignes d'Alger à Oran, d'Amoura à Constantine, et de Constantine à Philippeville (renommée Skikda) et Bône (renommée Annaba)¹¹⁶.

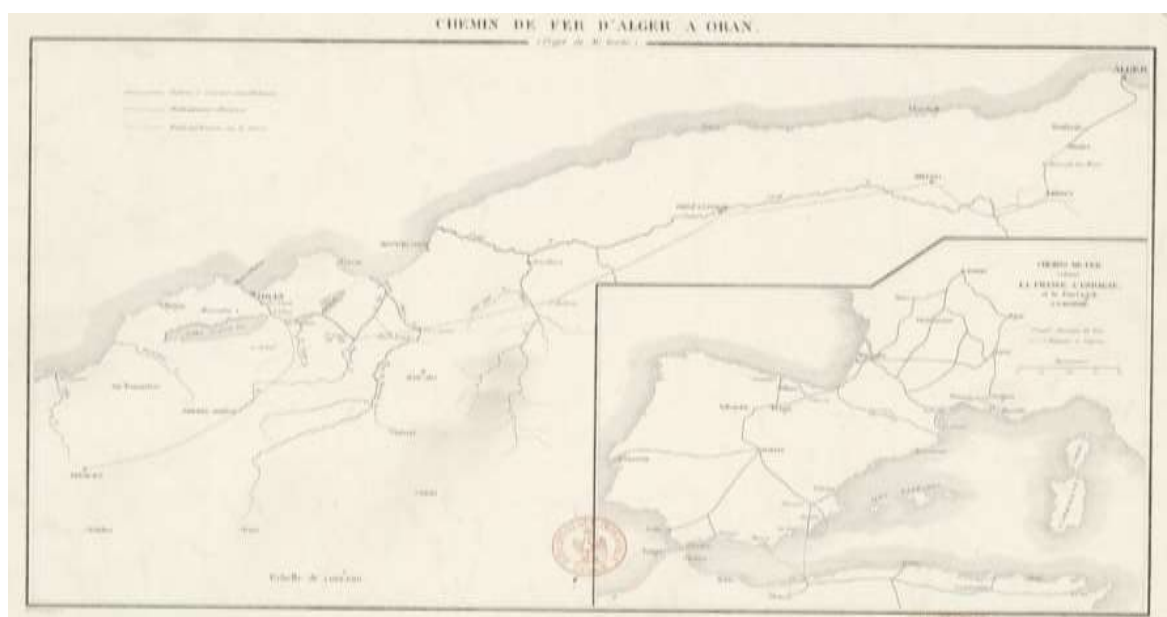


Figure 2 : Vue globale du projet du chemin de fer d'Alger à Oran. Par le vicomte Garbé ; gravé par F. Delamare — 1853.¹¹⁷

¹¹⁶ Frédéric Lacroix, préfet d'Alger en 1848, était géographe et historien.

Joseph Eugène Lacroix a été architecte de la couronne, puis du gouvernement ; il a été l'architecte de la ville de Paris, des édifices diocésains de Viviers (Ardèche) et des monuments historiques. Il a été nommé chevalier de la Légion d'honneur en 1839.

onale des chartes [en ligne]. 24 septembre 2015. [Consulté le 1 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.chartes.psl.eu/fr/positions-these/correspondance-entre-ismayl-urbain-frederic-lacroix-janvier-1861-10-octobre-1863>.

Le vicomte Garbé est un ancien préfet d'Oran et un entrepreneur.

DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. *op.cit.*

¹¹⁷ LE VICOMTE, Garbé et DELAMARE, F. *Chemin de fer d'Alger à Oran : Port gare-maritime et docks de Mers-el-Kebir commune d'Oran formant l'extrémité ouest de la ligne* [image en ligne]. 1853. [Consulté le 22 avril 2020]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531363694>.

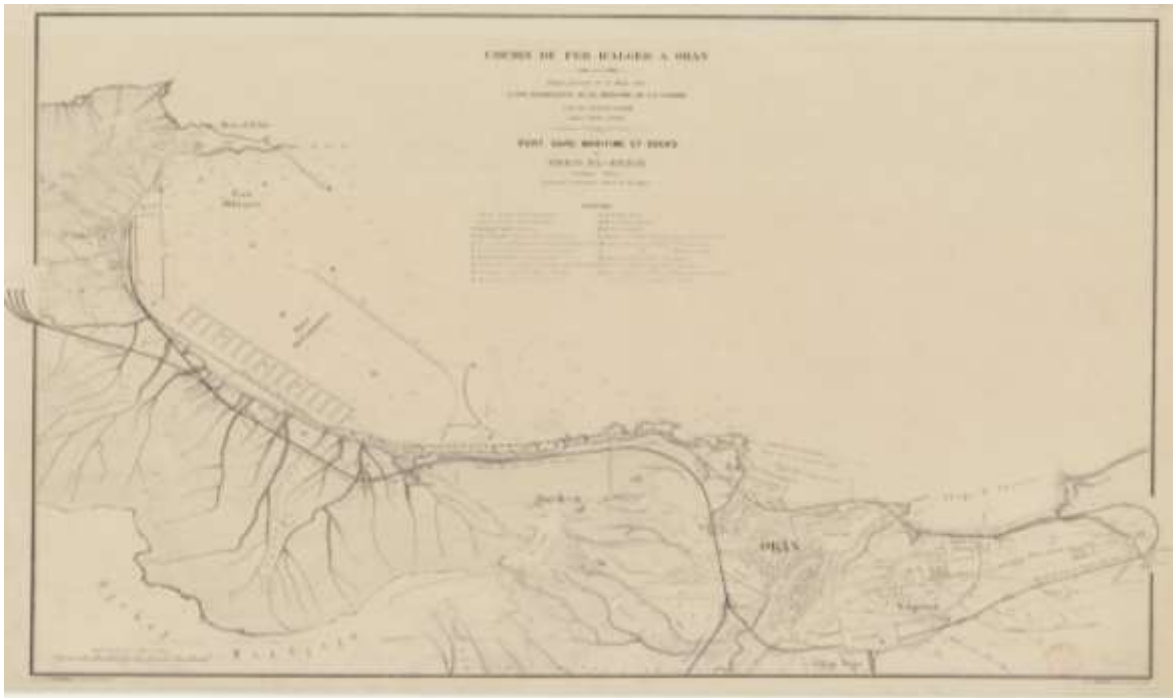


Figure 3 : Extrémité ouest de projet du chemin de fer d'Alger à Oran : port, gare maritime et docks de Mers-El-Kebir, commune d'Oran. Par le vicomte Garbé ; gravé par F. Delamare¹¹⁸

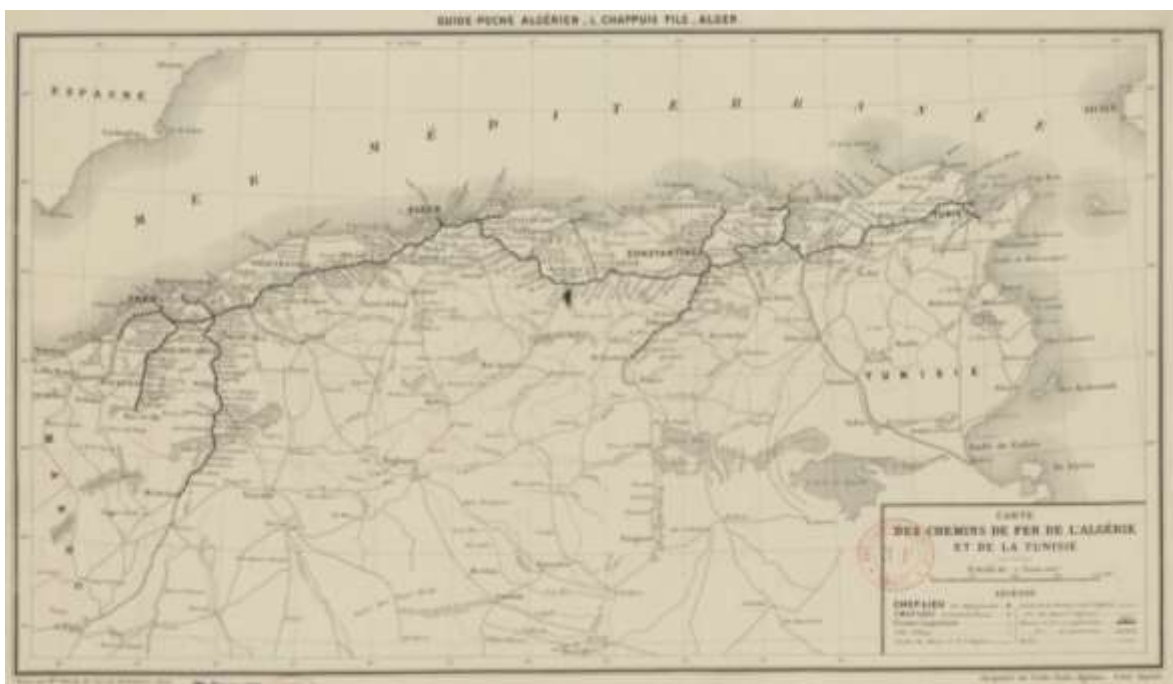


Figure 4 : Carte des chemins de fer de l'Algérie et de la Tunisie vers 1887¹¹⁹

¹¹⁸ LE VICOMTE, Garbé et DELAMARE, F. *Chemin de fer d'Alger à Oran : Port gare-maritime et docks de Mers-el-Kebir commune d'Oran formant l'extrémité ouest de la ligne* [image en ligne]. 1853. [Consulté le 22 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531363694>.

¹¹⁹ CHAPPUIS, L. *Alger. Carte des chemins de fer de l'Algérie et de la Tunisie* [image en ligne]. 1887. [Consulté le 22 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84396601>. BNF : D.753.

Les ingénieurs, par ailleurs souvent membres du mouvement de pensée des saint-simoniens, furent les premiers à proposer des lignes ferroviaires en Algérie ; ils sont suivis en cela par des entrepreneurs et des banquiers¹²⁰.

Le rôle des militaires dans la création du réseau algérien et leur implication dans le tracé des réseaux ont aussi été très importants. Ils ont été représentés par l'action du général François de Chabaud-Latour, commandant supérieur du génie en Algérie, qui étudia un projet de ligne d'Alger à Blida connu sous le nom de « projet Warnier »¹²¹. François de Chabaud-Latour semblait être très favorable à ce projet qui devait permettre une meilleure pénétration du pays et aider les colons à s'implanter de plus en plus loin à l'intérieur de la colonie, là où la terre était plus fertile et le climat plus favorable. Même si le général de Chabaud-Latour ne trouvait pas d'inconvénients dans le tracé proposé entre Alger et Blida, il demanda à obtenir le tracé complet de la ligne ferroviaire impériale, avant de commencer l'exécution de la première ligne projetée d'Alger à Blida¹²². Il émettait là un avis contraire à celui du ministre de la Guerre, pour qui l'exécution immédiate des travaux était une priorité. Après bien des résistances, le ministre de la Guerre autorisa l'étude générale réclamée par le général¹²³. François de Chabaud-Latour évalua donc les résultats du tracé du réseau ferroviaire et recommanda une série de modifications, pour des raisons sécuritaires, dans l'établissement des lignes d'Alger à Oran, d'Alger à Constantine, de Constantine à Bône et de Constantine à Philippeville.

Les banquiers et les financiers ont voulu dès le départ participer à la création du réseau ferroviaire en Algérie et prendre ainsi part au développement économique de cette nouvelle colonie. Le baron James de Rothschild proposa de prendre la concession du réseau algérien complet en suivant le système de la loi de 1842 qui laissait à la charge de l'État les terrassements et les ouvrages d'art et n'imposait aux concessionnaires que la pose des voies¹²⁴.

¹²⁰ Paulin Talabot, Paul, Mac-Carthy, Ernest Gouin des ingénieurs entrepreneurs et adhérents au mouvement saint simoniens.

¹²¹ François Henri Ernest, baron de Chabaud-Latour, est un général et homme politique français, ingénieur polytechnicien. Il a été promu grand officier de la Légion d'honneur en 1861.

Le projet Warnier est détaillé dans le chapitre 3. DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. *op.cit*

¹²² *Ibid*,

¹²³ Le ministre de la Guerre de cette époque était le polytechnicien Jean-Baptiste Philibert Vaillant. POGGI, Jacques. *Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie*. Paris, LAROSE, 1931, p. 30.

¹²⁴ Le baron Jacob Mayer, dit James de Rothschild, est un banquier français, fondateur de la branche de Paris de la famille Rothschild. CRAVERI, Benedetta. *La Contessa*. Paris : Flammarion, 20 octobre 2021, p. 106.

La loi de 1842 — ou loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer en France du 11 juin 1842 — marque l'entrée officielle de la France dans l'ère du chemin de fer avec le développement de grandes lignes ferroviaires pour rattraper son retard par rapport aux puissances industrielles de l'époque. BERNARD, Maurice Antoine. *Les chemins de fer algériens*. Alger : Université de Paris. Faculté de droit, 1913, p. 23.

¹²⁵. L'empereur Napoléon III se montra défavorable à l'application en Algérie du système pratiqué en France et exprima le désir que l'armée se chargeât de tous les terrassements et de tous les travaux d'art. Puis, lorsque cette étape serait achevée, on examinerait si l'État devait faire poser les rails et exploiter les lignes ou s'il serait alors plus avantageux de livrer l'entreprise à l'industrie¹²⁶. Pour l'exécution des travaux, l'empereur Napoléon III décida que chaque troupe entamerait les travaux dans sa localité et les pousserait en avant, au fur et à mesure, suivant le tracé général. Ainsi, les travaux commenceraient simultanément à Oran, à Alger, à Constantine et à Philippeville¹²⁷.

La main-d'œuvre employée dans la réalisation du réseau ferroviaire algérien a été sujet à de nombreux échanges entre le ministre de la Guerre et l'empereur « *Or, les chemins de fer, en Algérie, sont, de l'avis de tous, l'un des éléments indispensables de la prospérité de la colonie, si d'Alger on conduit un chemin de fer à Constantine et à Oran, c'est comme si l'on faisait couler un grand fleuve dans ces contrées encore relativement désertes. C'est donc y amener la vie, la richesse et l'abondance. Les exécuter quelques années plus tôt, c'est enrichir la colonie et la France de plusieurs centaines de millions, et il n'y a que l'armée qui puisse accomplir cette grande œuvre.* »¹²⁸ Contrairement au souhait de l'empereur, la réalisation du réseau algérien a été confiée à des ouvriers civils en provenance d'Europe¹²⁹. Il s'agissait d'attirer un grand nombre d'Européens et, en leur permettant d'établir leur résidence en Algérie, de former des groupements de colons européens. Cette politique de colonisation et de peuplement était nécessaire pour contrebalancer l'influence de la population indigène¹³⁰. C'était donc seulement en cas de besoin majeur que des militaires pouvaient être appelés à participer à la construction du réseau ferroviaire.

1.3 L'instauration du réseau ferroviaire par Napoléon III

Le ministre de la Guerre, après de nombreux échanges avec les ingénieurs, les militaires et les financiers, décida d'adresser, en mars 1857, à l'empereur des Français une lettre accompagnée d'un rapport détaillé dans laquelle il décrivait l'intérêt de l'établissement du

¹²⁵ TUILIER, Alphonse-Marie-Pierre. Régime des chemins de fer algériens. [en ligne]. Paris : Université de Paris- faculté de droit, 1900, p. 11. [Consulté le 22 avril 2018]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64587577>.

¹²⁶ *Ibid*,

¹²⁷ *Ibid*, p. 14.

¹²⁸ *Ibid*, p. 11.

¹²⁹ *Ibid*, p. 14.

¹³⁰ DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. *Chemin de fer de l'Algérie par la ligne centrale du Tell avec rattachés à la côte*. Alger : [s. n.], 1854, p. 29.

chemin de fer en Algérie et le rôle de celui-ci dans le développement de cette colonie¹³¹. Il avait joint sa proposition de tracé de ce réseau nommé « réseau général de chemins de fer algériens »¹³². Dans cette proposition, le réseau projeté se composait principalement d'une grande ligne parallèle à la mer, reliant les chefs-lieux des trois provinces, et desservant les principales localités à l'est, entre Alger et Constantine, et à l'ouest, entre Alger et Oran avec un embranchement sur Tlemcen par Sidi-Bel-Abbès¹³³. Il intégrait aussi plusieurs lignes partant des principaux ports et aboutissant à cette grande artère ferroviaire, pour mettre en communication Bône et Philippeville avec Constantine, Bougie avec Sétif, Ténès avec Orléansville, Mostaganem et Arzew avec Relizane¹³⁴. Enfin, il proposait de relier le côté sud de l'artère ferroviaire principale à des routes de terre existantes pour rejoindre les villes les plus importantes du sud.

À la suite de ce rapport, le 8 avril 1857, l'empereur signa au palais des Tuileries un décret disposant de deux articles principaux¹³⁵. Le premier confirmait la volonté de créer, en Algérie, un réseau de chemins de fer reliant les trois provinces de l'ancienne Algérie turque. Ce réseau se composait essentiellement d'une grande ligne parallèle à la mer et suivant : à l'est, un parcours entre Alger et Constantine passant par Aumale et Sétif ; à l'ouest, un parcours entre Alger et Oran passant par Blida, Amoura, Orléansville, Saint-Denis-du-Sig et Sainte-Barbe. D'autres lignes partaient des principaux ports et aboutissaient à la ligne parallèle à la mer, à savoir : à l'est, de Philippeville et Stora à Constantine, en passant par Guelma ; à l'ouest, de Ténès à Orléansville, d'Arzew et Mostaganem à Relizane, et d'Oran à Tlemcen, en passant par Sainte-Barbe et Sidi-Bel-Abbès. Le deuxième article de ce décret impérial donnait au ministre secrétaire d'État au département de la Guerre la charge de l'exécution du présent décret¹³⁶.

Ainsi, l'Algérie française a obtenu, le 8 avril 1857 — soit un quart de siècle après le début de sa colonisation —, l'autorisation pour commencer les travaux de réalisation de son réseau ferroviaire¹³⁷. Il avait donc fallu attendre cinq ans après le début du règne de l'empereur Charles-Louis-Napoléon Bonaparte pour que celui-ci décidât d'instaurer en Algérie un réseau ferroviaire complet qui unirait les trois grandes provinces de cette colonie.

¹³¹ TUILLIER, Alphonse-Marie-Pierre. *Op.cit.*, p. 14.

¹³² LARTILLEUX, Henri. *Géographie universelle des transports : H. Lartilleux, Tome I. Géographie des chemins de fer français. 3e volume. Afrique du Nord*, 1995.

¹³³ TUILLIER, Alphonse-Marie-Pierre. *Op.cit.*, p. 15.

¹³⁴ BERNARD, Maurice Antoine. *Op.cit.*, p. 9.

¹³⁵ *Ibid.*, p. 18.

¹³⁶ *Ibid.*, p. 19.

¹³⁷ Date de la signature par Napoléon III de l'accord pour l'établissement du réseau ferroviaire en Algérie. TUILLIER, Alphonse-Marie-Pierre. *Op.cit.*, p. 18.

1.4 Le lancement des travaux du chemin de fer

L'Algérie devait donc s'équiper d'un réseau de chemins de fer composé de quelques lignes parallèles et perpendiculaires à la mer et de lignes de pénétration qui devaient participer à assurer la sécurité et à faire fructifier le commerce intérieur et extérieur. Les travaux de la ligne Alger-Blida furent commencés par les troupes militaires, grâce à environ 1,5 million de francs d'allocations de l'État et à 600 000 francs fournis par les budgets locaux et municipaux ; l'exploitation devait être exclusive de l'État¹³⁸.

Le prince Jérôme Napoléon, ancien ministre de l'Algérie, nomma en 1859 une commission sur le système d'exploitation du réseau algérien¹³⁹. Cette commission s'était prononcée comme étant opposée au système de l'exploitation directe du chemin de fer par l'État ; elle était, au contraire, favorable à un système de concessions à de grandes compagnies. Elle argumentait son choix par le fait que les grandes compagnies pouvaient entreprendre des travaux d'utilité publique autres que ceux du réseau des voies ferrées, et notamment améliorer les ports et établir des docks¹⁴⁰. La commission était aussi défavorable à l'exploitation du réseau ferroviaire en Algérie par une compagnie unique, qui présentait trop de risques. De plus, à cause de la division naturelle qui existait entre les provinces de l'Algérie, elle pensait que l'exploitation du réseau serait mieux réalisée si elle était confiée à deux compagnies¹⁴¹. Enfin, la commission se déclarait défavorable au système des subventions de l'État pour ces compagnies.

En 1860, le projet de loi relatif à l'établissement des voies ferrées en Algérie fut soumis au corps législatif. Une autre commission fut mise en place, présidée par le député Léopold Le Hon¹⁴². Ce dernier ne voulait pas, lui non plus, d'une exploitation par l'État. En accord avec la commission de 1859, il démontrait les avantages du système des concessions, au double point de vue technique et financier. Il se démarquait de la première commission en se prononçant pour une concession à une compagnie unique. Sa réflexion se résumait ainsi : « *Si le réseau est*

¹³⁸ TULLIER, Alphonse-Marie-Pierre. *Op.cit.*, p. 19.

¹³⁹ *Ibid*, p. 12.

¹⁴⁰ DUVERNOIS, Clément. *L'Algérie, ce qu'elle est, ce qu'elle doit être, essai économique et politique*. Alger : Dubos frères, éditeurs, 1858, p. 320.

¹⁴¹ TULLIER, Alphonse-Marie-Pierre. *Op.cit.*, p. 26.

¹⁴² Le comte Léopold-Louis-Xavier-Alfred Le Hon était un homme politique français qui créa en 1864 une société anonyme, dénommée Compagnie de la Dombes — à l'origine de la future Compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est —, pour construire et exploiter une ligne de chemin de fer dans la région de Bourg-en-Bresse (Ain). PUBLICS, France Ministère des travaux. *Recueil des conventions passées, de 1883 à 1892, entre l'état et les compagnies de chemins de fer du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléans, de Paris-Lyon-Méditerranée, du Midi, de la Ceinture de Paris (R.D.) et de la Grande ceinture*. Paris : Imprimerie nationale, 1892, p. 228.

scindé en deux parties distinctes de l'est et de l'ouest, poursuivre la division du mouvement commercial qui se partage de même aujourd'hui en Algérie peut comporter la division de la concession ; mais y trouverait-on quelques avantages réels ? Ne vaut-il pas mieux, au contraire, arriver à former une grande compagnie, puissante par son crédit et sa force, inspirant toute confiance pour l'heureux achèvement de l'œuvre qu'elle entreprendra, et qui sera en même temps plus susceptible de lui donner tout le développement qu'elle peut recevoir, au grand profit du pays ? Quel bénéfice retirerait-on de la division en réseaux partiels ou en lignes concédées séparément à de petites compagnies distinctes de l'entreprise d'ensemble ? » Le comte Le Hon reconnaissait, par ailleurs, la nécessité de la présence de l'État, sous forme de garantie d'intérêt¹⁴³.

La loi du 20 juin 1860 disposait que deux compagnies chargées de la création et de l'exploitation du futur réseau algérien ; elle définissait les conditions financières de la concession des lignes d'Alger à Blida, d'Oran à Saint-Denis-du-Sig et de Philippeville à Constantine¹⁴⁴. Cette loi a été suivie d'un décret d'application en date du 11 juillet 1860 qui nommait les concessionnaires de ces lignes¹⁴⁵. L'exécution en fut momentanée, car la Compagnie des chemins de fer algériens, fondée par les concessionnaires en 1860, ne put remplir ses engagements et dut fusionner avec la Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée en 1863¹⁴⁶. Ainsi, une seule compagnie ferroviaire resta pour lancer les travaux de réalisation du réseau algérien.

Pour résumer la naissance du réseau ferroviaire algérien, on considère donc qu'elle a commencé officiellement à la signature, par Napoléon III, du décret du 8 avril 1857 qui en l'autorisa. La création d'un réseau ferroviaire complet réunissant les trois provinces de l'Algérie a suscité de nombreux débats entre politiciens, ingénieurs et militaires. Malgré la crainte des politiciens que ce réseau fût créé par une seule compagnie qui en aurait le monopole, ce fut finalement ce qui advint jusqu'à l'arrivée de nouveaux acteurs, lesquels sont décrits dans le point suivant.

¹⁴³ TULLIER, Alphonse-Marie-Pierre. *Op.cit.*, p. 34.

¹⁴⁴ DEMEUR, Adolphe. *Les Chemins de fer français en 1860 : statuts des compagnies, notices historiques, situations financières*. Paris : Librairie centrale des chemins de Fer, 1860, p. 73. [Consulté le 22 avril 2019]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97662014>.

¹⁴⁵ LÉGER, Alain. *Compagnie des chemins de fer algériens (1860-1863)*. Janvier 1870, p. 8.

¹⁴⁶ La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, communément désignée sous le nom de Paris-Lyon-Méditerranée ou son sigle PLM, fut l'une des plus importantes compagnies ferroviaires privées françaises entre sa création en 1857 et sa nationalisation en 1938. CARON, François. *Les grandes compagnies de chemin de fer en France, 1823-1937*. Genève : Droz, 2005.

2 Les acteurs du chemin de fer algérien

La mise en place du chemin de fer en Algérie a résulté de la contribution à plusieurs niveaux de différents acteurs : les autorités coloniales administratives et militaires pour l'initiative, le tracé et l'attribution des concessions, puis les compagnies ferroviaires pour la conception et la maîtrise technique des projets, les banquiers pour les financements, et enfin la main-d'œuvre employée pour l'exécution des travaux.

En raison de l'orientation du sujet de notre thèse, seuls les deux premiers acteurs principaux sont abordés, car liés à l'architecture ferroviaire, laissant l'étude des financiers et de la main-d'œuvre à d'autres spécialistes. Nous avons abordé précédemment les autorités coloniales. Nous voyons ici les compagnies ferroviaires, avant d'aborder succinctement le courant de pensée des saint-simoniens très influent en Algérie, notamment dans le développement des voies de transport.

2.1 Les saint-simoniens et les compagnies ferroviaires

Le rôle des saint-simoniens dans la création du chemin de fer algérien ne peut être ignoré. Acteur d'une idéologie de partage, le courant de pensée dit « saint-simonisme » a été fondé en France, en 1802, par Claude-Henri de Rouvroy de Saint-Simon¹⁴⁷. Il s'agissait d'un mouvement d'action économique et sociale, un puissant courant issu des travaux du comte de Saint-Simon, qui avait pour ambition de restaurer la société sur la double base de la science et de l'industrie ; il a souvent été qualifié d'utopique¹⁴⁸.

Au 19^e siècle, le saint-simonisme avait une influence importante dans la corporation des ingénieurs des grandes écoles en Europe, lesquels entendaient jouer les premiers rôles dans le contexte de la révolution industrielle. En France, l'influence des saint-simoniens sur l'empereur était telle qu'ils ont été à l'origine d'un concept de régime du royaume arabe¹⁴⁹ devant être instauré pour l'Algérie. « *C'[était] un saint-simonien de formation, le mulâtre Ismail Urbain, qui conseil[a] à Napoléon III la politique du royaume arabe, politique généreuse, fondée sur un partage des ressources et des responsabilités.* »¹⁵⁰. Leur influence

¹⁴⁷ Claude-Henri de Rouvroy, comte de Saint-Simon, est né et mort à Paris (17 octobre 1760-19 mai 1825). Ce philosophe, économiste et militaire français, a fondé le saint-simonisme. Claude-Henri de Rouvroy, comte de Saint-Simon : biographie, actualités et émissions. *France Culture* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 25 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.franceculture.fr/personne-saint-simon-claude-henri-de-rouvroy.html>.

¹⁴⁸ MOUSSA, Sarga. *L'orientalisme des saint-simoniens*. Paris : Maisonneuve et Larose, 2006.

¹⁴⁹ SPILLMANN, Georges. *Napoléon III et le royaume arabe d'Algérie*. Paris : FeniXX, 1975.

¹⁵⁰ LEVALLOIS, Michel. Le saint-simonien musulman Ismaïl Urbain (1812-1884). *Outre-Mers. Revue d'histoire* [en ligne]. Persée - Portail des revues scientifiques en SHS, 2014, Vol. 101, n° 384, p. 287-299.

sur l'empereur passait notamment par leur leader, Barthélemy Prosper Enfantin, qui était l'un des plus proches conseillers de Napoléon III¹⁵¹. Il revient à Prosper Enfantin, ainsi qu'à un autre saint-simonien influent du Second Empire, Ismail Urbain, d'avoir contribué activement au développement des infrastructures en Algérie coloniale¹⁵².

Dans leur ensemble, les disciples de Saint-Simon contribuèrent à faire entrer la France dans l'ère industrielle¹⁵³. Ainsi, les frères Pereire, Paulin Talabot, Ernest Goüin, parmi d'autres, étaient saint-simoniens. Leur nom est associé au monde du transport, dont le développement du chemin de fer, et à la création de la première banque d'affaires — la banque société générale — en France et en Algérie. Nous avons d'ailleurs précédemment évoqué Paulin Talabot, fondateur de la Compagnie de Mokta et de la Compagnie PLM. Cette dernière, choisie pour la réalisation de la ligne ferroviaire Alger-Oran, est demeurée en Algérie jusqu'à sa disparition en 1938. Elle fut à l'initiative du projet transsaharien reliant l'Algérie aux colonies françaises d'Afrique noire.

Une compagnie ferroviaire peut se définir comme une grande entreprise de statut privé, essentiellement chargée de la réalisation et de l'exploitation d'une ou plusieurs lignes ferroviaires, en vertu d'un contrat de concession conclu avec l'État pour une durée de 99 ans en général.

En Algérie, sept compagnies de chemin de fer ont bénéficié de concessions de lignes ferroviaires, et donc de leur réalisation ou exploitation, depuis 1857. Elles sont présentées ci-après dans l'ordre chronologique de leur création et sous trois catégories selon l'acteur fondateur principal de ces compagnies, à savoir ; les ingénieurs et architecte, les investisseurs ou l'état.

¹⁵¹ Prosper Enfantin, dit « le Père Enfantin » est né le 8 février 1796 à Paris ; il y est mort le 31 août 1864. Ce réformateur social français fut l'un des principaux chefs de file du mouvement saint-simonien. Écrivain et entrepreneur, il a été parmi les premiers à imaginer la construction du canal de Suez ; il a favorisé le développement du chemin de fer en France et dans les colonies. *Revue catholique: recueil religieux, philosophique, scientifique, historique et littéraire*. 1864, Vol. 18, p. 557.

¹⁵² LEVALLOIS, Michel. Le saint-simonien musulman Ismaïl Urbain (1812-1884). *Outre-Mers. Revue d'histoire* [en ligne]. Persée - Portail des revues scientifiques en SHS, 2014, Vol. 101, n° 384, p. 292.

¹⁵³ Fonds Enfantin ou fonds saint-simonien. Dans : *BnF - Site institutionnel* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 3 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.bnf.fr/fr/fonds-enfantin-ou-fonds-saint-simonien>.



Figure 5 : Carte de l'Algérie représentant le réseau de six compagnies¹⁵⁴

2.2 Ingénieurs et compagnies ferroviaires

En Algérie, la création des compagnies ferroviaires est l'œuvre d'ingénieurs issus des écoles polytechniques, un architecte et associé à la Compagnie de l'Est algérien. Nous les verrons ci-après.

La Compagnie des chemins de fer PLM

La Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, connue sous le sigle PLM, a été fondée en 1857 par l'ingénieur polytechnicien, homme politique et financier, Paulin Talabot, un saint-simonien qui a aussi participé à la fondation du Crédit lyonnais¹⁵⁵. Cette compagnie de renommée internationale a réalisé des travaux ferroviaires importants en Europe : France, Portugal, Italie et Belgique.

Elle a exercé en Algérie entre 1857 et 1922. Elle exploitait plus de la moitié du réseau, à l'ouest avec la ligne d'Alger à Oran, et à l'est entre Skikda et Constantine. En 1922, elle céda ses lignes à l'État tout en maintenant la gestion de son réseau de l'ouest jusqu'en 1937. Elle a été intégrée, le 1^{er} janvier 1938, au chemin de fer algérien de l'état (CFAE)¹⁵⁶.

¹⁵⁴ PILOT, Georges. Histoire et culture du patrimoine d'Ain kermès : Algérie. Lignes de chemin de fer construites au 19^{ème} siècle. Dans : *histoire et culture du patrimoine d'Ain kermès* [image en ligne]. 15 juin 2014. [Consulté le 2 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://ainkerme.blogspot.com/2014/06/algerie-lignes-de-chemin-de-fer.html>.

¹⁵⁵ ERNOUF, Alfred-Auguste. *Paulin Talabot: sa vie et son œuvre (1799-1885)*. Paris : Plon, 1886.

¹⁵⁶ CHAINTREAU, Jean, CUYNET, Jean et MATHIEU, Georges. *Les chemins de fer: Paris-Lyon-Méditerranée*. Paris : La Vie du rail, 1993.



Figure 6 : Certificat d'action nominative de la Compagnie PLM¹⁵⁷

La Compagnie de Mokta

La Compagnie de Mokta, ou Société Mokta-El-Hadid, fondée par Paulin Talabot (cité auparavant comme le président de la Compagnie des chemins de fer PLM), était une des plus anciennes sociétés métallurgiques françaises à avoir exploité du fer en Algérie. Elle était l'héritière de la Société civile des mines et des hauts fourneaux de Karezas, fondée par le marquis Eugène de Bassano¹⁵⁸. Cette dernière fit construire une ligne de voies étroites en 1858

¹⁵⁷ *Plm action cie des chemins de fer paris a Lyon et a la méditerranée* [image en ligne]. 1857.

[Consulté le 2 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.wagons-lits-diffusion.com/album/plans-divers-ciwl/archives-papiers-ciwl-plm/plm-action-cie-des-chemins-de-fer-paris-a-lyon-et-a-la-mediterranee.html>.

¹⁵⁸ HAMON, Augustin, BOURDET, Claude et DUPONT, Maurice. *Compagnie des minerais de fer magnétique de mokta-el-hadid* [en ligne]. [S. l.] : [s. n.], 5 juillet 2015, p. 248. Disponible à l'adresse : www.entreprises-coloniales.fr.

Eugène de Bassano, dit le comte (ou le marquis) de Bassano, était un entrepreneur parisien, fils du ministre des Affaires étrangères de Napoléon Ier. La direction de l'exploitation minière près de Bône le ruina.

entre la rivière Seybouse et les mines de Karezas, entre Bône et Aïn-Mokra, puis, du fait d'une faillite, elle a été reprise en 1862 par la Société de Mokta-El-Hadid



Figure 7 : Certificat d'une action au porteur délivrée par la compagnie de Mokta¹⁵⁹

Par un arrêté du gouverneur en date du 12 juin 1863, la Compagnie de Mokta a reçu l'autorisation de prolonger son petit réseau ferroviaire d'une part jusqu'aux mines de Mokta-El-Hadid et d'autre part jusqu'à la mer, de Bône à Aïn-Mokra¹⁶⁰. Une décision ministérielle du 12 février 1885 lui a accordé le service public des voyageurs et des marchandises¹⁶¹. La société Mokta-el-Hadid a participé à la création de la Sacem au Maroc¹⁶².

L'histoire de cette compagnie est très différente de celle des autres. Elle n'a pas été rachetée par l'État, mais a continué son activité d'extraction minière, même après

¹⁵⁹ BUATHIER, Amélie. *Compagnie de Mokta* [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 3 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.alpes-collections.com/actions-titres-obligations/17488-algerie-compagnie-de-mokta-60-francs-1966-specimen-sup-3000000174883.html>. Compagnie Mokta-El-Hadid.

¹⁶⁰ *La première ligne de chemin de fer en Algérie* / cdha.fr [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 4 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.cdha.fr/la-premiere-ligne-de-chemin-de-fer-en-algerie>.

¹⁶¹ *Ibid.*

¹⁶² HAMON, Augustin, BOURDET, Claude et DUPONT, Maurice. *Compagnie des minerais de fer magnétique de mokta-el-hadid* [en ligne]. [S. l.] : [s. n.], 5 juillet 2015, p. 212. Disponible à l'adresse : www.entreprises-coloniales.fr.

l'indépendance avec une gestion toujours française. Elle a intégré la holding française Imétal en 1974, puis elle est devenue au début des années 1990 la société Cogema (Compagnie générale des matières nucléaires), une société française active dans l'extraction et le traitement de l'uranium. Cette dernière perdure depuis 2018 sous le nom Orano Cycle.

La Compagnie franco-algérienne

La Compagnie franco-algérienne, connue sous le sigle FA, fut fondée en Algérie, en 1873, par l'entrepreneur en travaux publics français Hubert Débrousse, dans le but d'exploiter une terre riche en alfa¹⁶³. Cette plante herbacée, utilisée notamment pour produire du papier, faisait alors l'objet de transactions importantes avec certains pays, notamment l'Angleterre¹⁶⁴.



Figure 8 : Certificat d'une action au porteur de la Compagnie franco-algérienne¹⁶⁵

Les réalisations de la Compagnie franco-algérienne, localisées dans le Sud oranais, étaient exclusivement à voie étroite¹⁶⁶. Pour cause de problèmes financiers, la compagnie fut rachetée par l'État en 1900. C'était la première fois qu'une telle procédure de rachat s'appliquait en Algérie. Cela était notamment dû au fait que la compagnie avait été constituée

¹⁶³ Jean Desbrousse, dit Hubert Débrousse, ingénieur civil, entrepreneur de travaux publics. Un homme d'affaires, directeur de journal, homme politique, collectionneur d'art et philanthrope français.

¹⁶⁴ *Annales Des Mines: Mémoires*. Paris : Cadrilian-Gœury et Vor. Dalmont, 1889, p. 323.

¹⁶⁵ LÉGER, Alain. Compagnie franco-algérienne. *Entreprises-coloniales*. Juin 2015, p. 1. [Consulté le 4 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Cie_franco-algerienne.pdf

¹⁶⁶ *Ibid.* p. 21, p. 27, p. 53, p. 56, p. 101.

non pour la « simple » exploitation d'un chemin de fer, mais pour l'exploitation des produits du sol, l'alfa surtout.¹⁶⁷

La Compagnie des chemins de fer Bône-Guelma et prolongements

La Compagnie des chemins de fer Bône-Guelma et prolongements fut créée en 1875 par l'ingénieur polytechnicien et industriel Ernest Goüin¹⁶⁸. Cet ami des Rothschild est également le fondateur de la Compagnie du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis au Sénégal, qui réalisa ultérieurement le chemin de fer de Tunisie et travailla à l'échelle européenne, en Espagne et en Roumanie¹⁶⁹. La Compagnie des chemins de fer Bône-Guelma et prolongements a succédé à la Société de construction des Batignolles, laquelle était connue sous le sigle SCB¹⁷⁰.



Figure 9 : Certificat d'une action au porteur de la Compagnie des chemins de fer Bône-Guelma et prolongements¹⁷¹

Cette compagnie exploita en Algérie la ligne commerciale reliant Bône à Guelma et à Constantine à l'ouest, et à la frontière tunisienne à l'est. La compagnie a été rachetée par l'État

¹⁶⁷ *Ibid.* p.120.

¹⁶⁸ PARK-BARJOT, Rang-Ri. *La société de construction des Batignolles: Des origines à la première guerre mondiale, 1846-1914*. Paris : Presses Paris Sorbonne, 2005, p. 37.

¹⁶⁹ *Ibid.*, p. 63.

¹⁷⁰ PARK-BARJOT, Rang-Ri. *Op. cit.* p. 161.

¹⁷¹ Compagnie des Chemins de fer de Bône-Guelma et Prolongements - February 6, 0121 2:00 PM CET. Dans : *invaluable.com* [image en ligne]. 1934. [Consulté le 2 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.invaluable.com/auction-lot/compagnie-des-chemins-de-fer-de-bone-guelma-et-pr-140-c-fcd4effbee>.

le 1^{er} avril 1915, à la suite d'insuffisances dans l'exploitation de son réseau et dans les investissements en Algérie¹⁷².

La Compagnie de l'Est algérien

La Compagnie de l'Est algérien, nommée Compagnie EA, a été fondée en 1879 par l'architecte Henri Joret, élève d'Henri Labrousse¹⁷³. Elle a été concessionnaire de lignes de chemins de fer d'intérêt local dans la région de Constantine, et exploita la ligne d'Alger à Constantine, avant d'être intégrée en 1907 à la Compagnie des chemins de fer algériens de l'État. Son exercice est resté à l'échelle nationale¹⁷⁴.



Figure 10 : Certificat d'une obligation au porteur délivrée par la Compagnie de l'Est algérien¹⁷⁵

¹⁷² PARK-BARJOT, Rang-Ri. *Op. cit.* p. 412.

¹⁷³ Bibliographie Joret Henri. Dans : *Laboratoire UMR CNRS IRHiS Institut de Recherches Historiques du Septentrion Université de Lille* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 2 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://monumentsmorts.univ-lille.fr/auteur/4369/joret/>.

Henri Labrousse était un architecte du mouvement rationaliste. Connu comme l'architecte de la bibliothèque Sainte-Geneviève de Paris, il fut un des premiers à saisir l'importance du fer en architecture. Labrousse (1801-1875), architecte. La structure mise en lumière. Dans : *Cité de l'architecture & du patrimoine* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 24 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.citedelarchitecture.fr/fr/exposition/labrousse-1801-1875-architecte-la-structure-mise-en-lumiere>.

¹⁷⁴ LÉGER, Alain. *Chemins de fer de l'Est-Algérien*. Juillet 2017, p. 82.

¹⁷⁵ Cie des Chemins de Fer de l'Est Algérien. 1884. Dans : *NUMISTORIA* [image en ligne]. 1878. [Consulté le 2 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://numistoria.com/fr/algerie/23180-cie-des-chemins-de-fer-de-l-est-algerien.html>.

Le réseau ferroviaire de la Compagnie de l'Est algérien atteignait plus de 880 kilomètres avant son rachat par l'État le 25 août 1907¹⁷⁶.

2.3 Les investisseurs et la compagnie de l'Ouest algérien

La Compagnie de l'Ouest algérien, connue sous le sigle OA, a été créée à Paris le 10 novembre 1881 par un groupe d'investisseurs, pour succéder à la compagnie Seignette¹⁷⁷. Elle était présidée par Léopold Sée, un général de division d'infanterie, grand officier de la Légion d'honneur¹⁷⁸.



Figure 11 : Certificat d'une action au porteur de la Compagnie de l'Ouest algérien¹⁷⁹

¹⁷⁶ LARTILLEUX, Henri. *Géographie des chemins de fer français. Afrique du Nord*. 3e volume. Chaix : Chaix, 1949, p. 15.

¹⁷⁷ POGGI, Jaques. *Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie*. PARIS : LAROSE, 1931, p. 39.

¹⁷⁸ Léopold Sée était un Alsacien de confession juive. Cet élève de l'École spéciale militaire de Saint-Cyr devint général de division d'infanterie et grand officier de la Légion d'honneur. *Ibid.*

¹⁷⁹ LÉGER, Alain. *Compagnie franco-algérienne*. 1881, p. 131.

La Compagnie de l'Ouest algérien a exploité près de 450 kilomètres de voies ferrées, essentiellement dans l'ouest algérien, dans la région oranaise. Le rachat par l'État de ses concessions a été prononcé le 30 décembre 1920¹⁸⁰.

2.4 Les compagnies étatique

En Algérie, la création ou le rachat des compagnies ferroviaires ont parfois été initiés par l'État durant la période coloniale, mais également postcoloniale, comme nous le décrirons ci-après :

La Compagnie des chemins de fer algériens de l'État

La Compagnie des chemins de fer algériens de l'État (CFAE), connue sous le sigle CFAE, a été créée en 1900, en application de la loi du 12 décembre, avec une mission centrée sur la gestion et l'exploitation du réseau ferroviaire laissé vacant par la Compagnie franco-algérienne défaillante¹⁸¹. Elle a évolué avec les rachats successifs des concessions des autres compagnies. Ainsi, la Compagnie des chemins de fer algériens de l'État racheta : la Compagnie de l'Est algérien, par le décret du 25 août 1907 ; la Compagnie des chemins de fer Bône-Guelma, par le décret du 9 juin 1914 ; et enfin la Compagnie de l'Ouest algérien par le décret du 31 décembre 1920¹⁸².

En 1922, l'ensemble du réseau algérien était devenu la propriété de l'État français. Deux compagnies, la CFAE et la PLM, assuraient l'exploitation de l'ensemble de ce réseau, la PLM exerçant comme compagnie fermière. Puis, avec la disparition de cette dernière en 1938, ce fut à la CFAE que revint la gestion totale du réseau ferroviaire algérien¹⁸³.

L'Office algérien des chemins de fer (Office CFA) a été créé le 1er janvier 1939 pour exploiter le réseau ferroviaire algérien. L'Office CFA a disparu le 1er janvier 1960, remplacé par la Société nationale des chemins de fer français en Algérie après une convention du 30 juin

¹⁸⁰ LALLEMAND, Charles (1826-1904) Auteur du texte. *L'Ouest de l'Algérie. Réseaux exploités par la compagnie de l'Ouest-Algérien, lignes de l'Ouest-Algérien et de la Cie franco-algérienne, texte et dessins de Ch. Lallemand*. [S. l.] : [s. n.], 1891, p. 202. [Consulté le 7 février 2020]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5789563x>.

¹⁸¹ Chemins de fer algériens de l'État. Dans : *Bibliothèque François Mitterrand* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 3 octobre 2021]. Disponible à l'adresse :

https://data.bnf.fr/fr/12046515/chemins_de_fer_algeriens_de_l_etat/.

¹⁸² *Ibid.*

¹⁸³ Chemins de fer algériens de l'État. Dans : *data.bnf.fr* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 7 février 2021]. Disponible à l'adresse : https://data.bnf.fr/12046515/chemins_de_fer_algeriens_de_l_etat/.

1959 avec l'État. En 1959, la Société nationale de chemins de fer algériens est créée, sous le sigle SNCFA¹⁸⁴.



Figure 12 : Chemins de fer algériens de l'État – Itinéraires et tarifs en 1913¹⁸⁵

¹⁸⁴ LÉGER, Alain. *Chemins de fer algériens (1933), puis S.N.C.F.A. (1960-1962)*. Mai 2020, p. 35.

¹⁸⁵ COLLECTIBLES, Chadbourne Antiques &. 1913 chemins de Fer algériens de L'État – itinéraires et tarifs. Dans : *Chadbourne Antiques & Collectibles* [image en ligne]. 1913. [Consulté le 3 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://chadbourneantique.com/products/1913-chemins-de-fer-algeriens-de-l-etat-itinerares-et-tariffs>.

La Société nationale du transport ferroviaire

En 1976, l'État algérien sépara la SNCFA en trois sociétés, dont seule la Société nationale de transport ferroviaire (SNTF) subsiste aujourd'hui. Devenue établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) en décembre 1990, la SNTF reste la seule exploitante de tout le réseau ferroviaire algérien à nos jours¹⁸⁶.

Cependant, au milieu des années 2000, l'Agence nationale d'étude et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires (ANESRIF) est créée. Pour faire face à l'impact de cette création, une nouvelle organisation a été adoptée au sein de la SNTF, conformément à la décision du 23 mai 2007 ; cela lui a permis de se recentrer sur son cœur de métier, à savoir le transport de marchandises et de voyageurs. Cette agence est à l'origine du projet de modernisation du réseau ferroviaire algérien présenté en 2014 par le gouvernement¹⁸⁷.

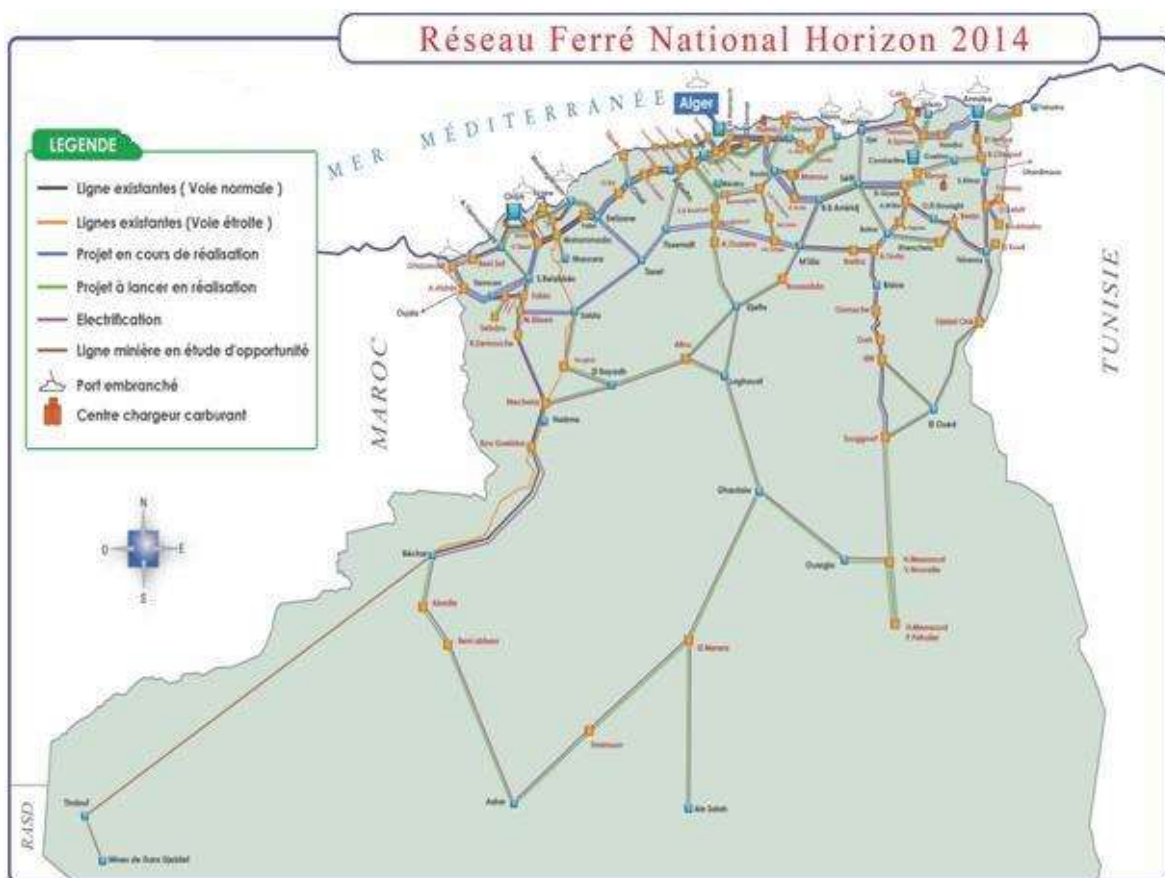


Figure 13 : Programme d'investissements ferroviaires d'ANESRIF¹⁸⁸

¹⁸⁶ BENCHARIF, Abdelhamid. *La filière blé en Algérie*. KARTHALA Éditions. Paris, 1 janvier 1996, p. 155. ISBN 978-2-86537-659-9.

¹⁸⁷ Ce projet est détaillé dans le chapitre 9.

¹⁸⁸ *Le Groupe SNTF* [image en ligne].2014, [Consulté le 28 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.sntf.dz/index.php/a-propos-de-la-sntf>.

Pour conclure sur le sujet des compagnies ferroviaires en Algérie, il convient de noter que six d'entre elles ont été identifiées comme étant à l'origine de la création de l'actuel réseau ferroviaire algérien. Selon l'historien Terushi Hara, ces compagnies peuvent être classées en deux types : les compagnies d'entrepreneurs et les compagnies bancaires, ce qui se reflète dans leurs différences de capital et leur capacité à s'adapter. Cette classification illustre les différentes approches adoptées par ces compagnies dans le développement de l'infrastructure ferroviaire en Algérie et leur rôle dans l'histoire ferroviaire du pays¹⁸⁹. Toutes, hormis la Compagnie PLM, ont disparu pour des raisons financières et ont été intégrées dans la Compagnie des chemins de fer algériens de l'État, qui après quelques intermédiaires, donna naissance à la SNTF. L'actuelle SNTF gère tout le réseau algérien ; elle doit, par le biais de sa filiale ANERSIF, réaliser un projet complet qui consoliderait tout le pays et qui connecterait l'ancien réseau ferroviaire hérité de la période coloniale aux nouvelles ressources stratégiques du pays ; il devrait permettre de relier les mines et la région des hauts plateaux aux ports et à quelques villes du sud.

3 Évolution du réseau ferroviaire en Algérie

Avec ses 4 576 kilomètres de voies ferrées, le réseau ferroviaire algérien est actuellement le troisième plus grand réseau d'Afrique¹⁹⁰. Depuis l'inauguration de la première gare à Blida en 1859 jusqu'à la construction de la ligne reliant Oued Kébérit à Tébessa, ce réseau ferroviaire s'est étendu, non sans incidents, atteignant jusqu'à 5 600 kilomètres de voies ferrées peu avant l'indépendance de l'Algérie, et il a su se maintenir sur plus d'un siècle et demi¹⁹¹.

Son développement a traversé différentes périodes historiquement et politiquement chargées ; ainsi, il a participé, indirectement aux deux guerres mondiales, à la guerre de libération de l'Algérie, et il a vu se succéder huit administrations ferroviaires. Depuis 1976, le réseau ferroviaire algérien est exploité par la Société nationale du transport ferroviaire, la SNTF. Nous revenons ici sur l'évolution de ce réseau.

¹⁸⁹ HARA, Terushi. Les investissements ferroviaires français en Algérie au XIX^e siècle. *Revue d'histoire économique et sociale*. Armand Colin, 1976, Vol. 54, n° 2, p. 185-211.

¹⁹⁰ ANERSIF. *Chiffres clés* [image en ligne]. 2021. [Consulté le 3 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.sntf.dz/index.php/a-propos-de-la-sntf/chiffres-cles>.

¹⁹¹ L'inauguration de la gare a eu lieu en présence de monseigneur l'archevêque d'Alger. DUROY, A. *L'Illustration*. Paris : J.J. Dubochet, 1862, p. 148.

LARTILLEUX, Henri. *Géographie des chemins de fer français. Afrique du Nord*. 3e volume. Chaix : Chaix, 1949, p. 13.

3.1 De la naissance du réseau jusqu'en 1870

Comme nous l'avons vu précédemment, le chemin de fer est apparu pour la première fois en Afrique du Nord entre la mine de Mokta-El-Hadid et la ville de Bône, en 1858, grâce au marquis Eugène de Bassano. L'origine du chemin de fer colonial au Maghreb remonte ainsi à cette ligne construite essentiellement pour des raisons commerciales d'exploitation minière.



Figure 14 : Photo dans les mines de Mokta-El-Hadid en juin 1865¹⁹²

Ce que l'on peut considérer comme la « marraine » du chemin de fer en Algérie fut d'abord une voie de 11 kilomètres. Une première extension de près de 32 kilomètres lui permit de rejoindre le port de Seybouse et acheminer le fer extrait de la mine de Mokta-El-Hadid vers la mer Méditerranée¹⁹³. Elle fut reprise quelques années plus tard par le saint-simonien Paulin Talabot, dont la Compagnie de Mokta réalisait l'exploitation massive du plus grand gisement

¹⁹² MOULIN, Félix Jacques Antoine (1802-1879) Photographe, ALARY, Antoine (1811-189 ?) Photographe, GEISER, Jean (1848-1923) Photographe, et al. *[Recueil. Colonisation française de l'Algérie et voyage de Napoléon III en 1865]* [en ligne]. 1875 1856. [Consulté le 25 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8438906z>.

¹⁹³ HAMON, Augustin, BOURDET, Claude et DUPONT, Maurice. *Compagnie des minerais de fer magnétique de mokta-el-hadid* [en ligne]. [S. l.] : [s. n.], 5 juillet 2015, p. 18. Disponible à l'adresse : www.entreprises-coloniales.fr.

de fer de l'époque en Algérie¹⁹⁴. L'importance stratégique qu'avait la mine de Mokta-El-Hadid est soulignée par la visite qu'y fit l'empereur Napoléon en juin 1865¹⁹⁵.



Figure 15 : Gare du chemin de fer de Mokta-El-Hadid à 35 kilomètres de Bône, sur la ligne d'Alger à Oran, vers 1864¹⁹⁶



Figure 16 : Cité ouvrière de Mokta-El-Hadid, 1864¹⁹⁷

¹⁹⁴ Cette mine employa plus de 3 000 ouvriers qui étaient, en majorité, des colons italiens. BOUTAZOULT, Timkkit. *Mokta el hadid 1865 - 1965* [en ligne]. 2008. [Consulté le 25 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <http://timkkit2008.canalblog.com/archives/2008/04/13/8806054.html>.

¹⁹⁵ DE SAINT-FÉLIX, René. *Le voyage de S. M. l'Empereur Napoléon III en Algérie et la régence de S. M. l'Impératrice, mai-juin 1865*. Paris : Eug. Pick, de l'isère, éditeur, 1865, p. 197. [Consulté le 4 octobre 2019]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1063438>.

¹⁹⁶ CENTRE DE DOCUMENTATION HISTORIQUE SUR L'ALGÉRIE. *La première ligne de chemin de fer en Algérie* [image en ligne]. 1864. [Consulté le 25 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.cdha.fr/la-premiere-ligne-de-chemin-de-fer-en-algerie>.

¹⁹⁷ *Ibid.*



Figure 17 : Convoi de l'empereur dans les mines de Mokta-El-Hadid en juin 1865 (à droite et à gauche)¹⁹⁸

Lors de la mise en place du réseau algérien, le démarrage simultané dans les trois provinces du pays et le choix des trois ports les plus importants d'Algérie étaient stratégiques. Le réseau devait permettre l'exportation rapide des biens et des passagers vers les ports, et faire profiter pleinement la métropole des richesses de cette colonie.



Figure 18 : Carte de l'Algérie représentant les trois points de départ des lignes ferroviaires¹⁹⁹

¹⁹⁸ Ibid.

¹⁹⁹ Carte faite par l'auteur.

Les points du départ du chemin de fer en Algérie correspondaient aussi aux capitales des beyliks de la période algérienne ottomane et aux trois villes les plus peuplées du pays.



Figure 19 : Carte de la région d'Alger représentant la ligne ferroviaire entre Alger et Blida²⁰⁰

Pour la voie ferrée partant d'Alger, le choix fut de la relier à Blida, la deuxième plus grande ville de la région algéroise, en passant à travers la plaine de la Mitidja. Cette plaine d'une longueur de plus de 100 kilomètres et d'une largeur variant de 5 à 25 kilomètres (soit une surface totale de plus de 1 400 kilomètres carrés) représentait une surface immense produisant des vignes et des agrumes de qualité²⁰¹. Le chemin de fer était l'outil idéal pour exporter cette richesse agricole à l'international. Initiée par l'armée, la ligne ferroviaire fut inaugurée en 1859, mais elle ne commença d'être praticable qu'en 1862²⁰². Elle ouvrit le 8 septembre 1862.

En 1860, la Compagnie algérienne des chemins de fer obtint des concessions pour la liaison Alger-Blida sur 50 kilomètres et celle Oran-Saint-Denis-du-Sig de 51 kilomètres qui suivra. En 1863, la concession de l'ensemble des lignes de la Compagnie franco-algérienne fut

²⁰⁰ Carte faite par l'auteur.

²⁰¹ LARTILLEUX, Henri. *Géographie des chemins de fer français. Afrique du Nord*. 3e volume. Chaix : Chaix, 1949, p. 36.

²⁰² *Ibid.*

PAVY, Louis-Antoine-Augustin. *Allocution, prononcée par Mgr l'évêque d'Alger pour la bénédiction de la première pierre de la gare du chemin de fer de Blidah*. Blida : bibliothèque impériale, 1859. [Consulté le 4 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5789330v>.

BERNARD, Maurice Antoine. *Les chemins de fer algériens*. Alger : Université de Paris. Faculté de droit, 1913, p. 10.

rétrocédée à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) dans le but de relier les deux lignes restantes et de couvrir environ 350 kilomètres. Cette décision a permis d'unifier l'ensemble du réseau ferroviaire en Algérie sous la direction d'une seule compagnie.

Dans la région Ouest, la ligne de chemin de fer débuta à Oran, à trois kilomètres du port, en bordure de la vieille ville et du plateau de la Karguenta. Le premier tronçon, praticable à partir de 1868, permettait d'atteindre la ville de Saint-Denis-du-Sig, aujourd'hui renommée Sigg, où plus de 12 000 hectares de terre fertile offraient une riche production de blé et d'avoine, des arbres fruitiers et du bétail, soit tout pour convaincre des Européens de venir s'y installer²⁰³.



Figure 20 : Carte de la région d'Oran représentant la ligne ferroviaire entre Oran et Sigg²⁰⁴

À l'est, la ligne de Philippeville à Constantine était à la fois la plus longue, avec ses 87 kilomètres, et la plus accidentée²⁰⁵. Elle reliait la mer depuis Philippeville (maintenant nommé Skikda) à Constantine, l'ancienne capitale du beylik de l'Est dont la terre riche en

²⁰³ ROSSO, Jean-Claude. *Saint Denis du Sig* [en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : https://jeanyvesthorrignac.fr/wa_files/INFO_20688_20SIG.pdf.

²⁰⁴ Carte faite par l'auteur.

²⁰⁵ LARTILLEUX, Henri. *Géographie des chemins de fer français. Afrique du Nord*. 3e volume. Chaix : Chaix, 1949, p. 45.

céréales s'étendait sur plus de 200 kilomètres de Bordj-Bou-Arredj à Tébessa. Cette ligne n'a commencé à être praticable qu'en 1870²⁰⁶.

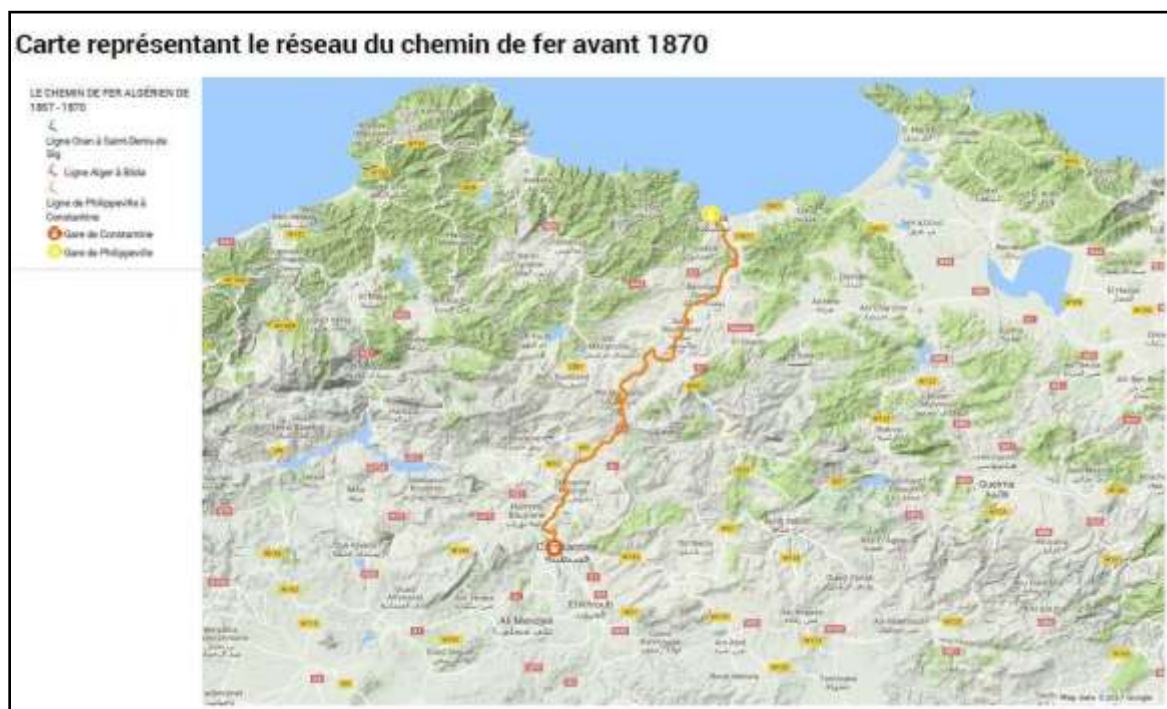


Figure 21 : Carte de la région de Constantine représentant la ligne ferroviaire entre Constantine et Skikda²⁰⁷

Ces trois lignes, concédées en 1860 à la Compagnie des chemins de fer algériens, ont été rétrocédées peu après à Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée. Elles prolongeaient ainsi au-delà de la mer Méditerranée le plus grand réseau de France continentale qui reliait, via sa principale artère, Paris à Marseille, le principal port d'embarquement pour l'Algérie²⁰⁸.

3.2 De 1870 jusqu'à la Première Guerre mondiale

Le début de l'extension du réseau algérien, dont la construction et l'exploitation furent confiées comme en France à diverses compagnies, a été essentiellement marqué par l'après-guerre de 1870²⁰⁹. Le tableau suivant récapitule l'avancée des travaux jusqu'en 1880.

²⁰⁶ POGGI, Jaques. *Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie*. PARIS : LAROSE, 1931, p. 36-37.

²⁰⁷ Carte faite par l'auteur.

²⁰⁸ LARTILLEUX, Henri. *Op.cit.* p. 10.

²⁰⁹ *Ibid.*

Tableau 1 : Récapitulatif de l'avancée des travaux ferroviaires en Algérie jusqu'en 1880²¹⁰

Exploitant	Extrémités de la ligne	Longueur de la ligne	Caractéristiques
<i>Compagnie PLM</i>	De Blida à Saint Denis-du-Sig	422 km	Pour relier Alger à Oran
<i>Compagnie franco-algérienne</i>	D'Arzew, port à l'est d'Oran, à Saïda	170 km	Traverse les hauts plateaux couverts d'alfa ; ligne ouverte en 1879, faisant partie de la future ligne du Sud-Oranais
<i>Compagnie de l'Ouest algérien</i>	De Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-Bel-Abbés	52 km	En direction de la frontière marocaine ; ouverte en 1877
<i>Compagnie de l'Est algérien</i>	D'Alger à Constantine De Constantine à Batna De Maison-Carrée à Alger	156 km 119 km 38 km	Ouverte en 1879 Ouverte en 1882 Ouverte 1881
<i>Société de construction des Batignolles / Compagnie Bône-Guelma</i>	De Bône à Guelma De Constantine à Sétif De Guelma à Duvivier	89 km 16 km 52 km	Ouverte en 1877 Vers la frontière tunisienne

En 1880, le réseau algérien avait une longueur de 1 150 kilomètres et était exploité par six sociétés. Au cours de cette année, une loi autorisa la construction d'une vingtaine de lignes nouvelles couvrant plus de 1 800 kilomètres. Ces lignes furent concédées principalement à la Compagnie de l'Ouest algérien et à la Compagnie des chemins de fer Bône-Guelma et prolongements, ainsi qu'à la Compagnie franco-algérienne²¹¹.

Cette dernière dut abandonner en 1888 l'exploitation de son réseau pour le compte de la Compagnie de l'Ouest algérien, puis déposer le bilan au courant de l'année 1900. Pour des raisons militaires, la ligne d'Arzew à Saïda qu'elle exploitait fut rachetée par l'État avec la ligne Sud-Oran qui reliait l'Oasis de Figuig. Nous remarquerons dans le chapitre suivant qu'un style particulier d'architecture des gares s'est développé sur cette ligne²¹².

En 1890, la ligne impériale nord-africaine était terminée entre Tlemcen, à l'ouest, et Ghardimaou, à la frontière tunisienne. Elle se raccordait à la ligne venant de Tunis, ouverte

²¹⁰ Tableau réalisé par l'auteur à partir de données de divers documents d'archives.

²¹¹ LARTILLEUX, Henri. *Op.cit.* p. 14.

²¹² Le style que nous avons nommé « des gares fortifiées ». Ce terme est cité dans le chapitre 03 de cette thèse.

depuis plusieurs années déjà ; cette grande artère était exploitée par quatre compagnies. Durant cette période, plusieurs lignes de pénétration et des embranchements de l'artère impériale commencèrent à entrer en exploitation²¹³.

Vers la fin du 19^e siècle, le chemin de fer algérien connut une période de stabilisation des travaux ferroviaires sur plusieurs de ses réseaux. Puis, en 1907, un programme fut voté par les assemblées en Algérie pour les redévelopper ; il fut presque entièrement réalisé. En dehors de cela, l'événement le plus marquant de ce début du siècle furent les rachats par l'État des concessions de la Compagnie franco-algérienne en 1900, de la Compagnie de l'Est algérien en 1908, puis de la Compagnie Bône-Guelma en 1914²¹⁴. Cette dernière n'avait toutefois pas cédé son réseau tunisien.

3.3 De l'entre-deux-guerres à la coordination

Durant l'entre-deux-guerres, les travaux se poursuivirent avec lenteur et, vers 1920, le réseau ferroviaire avait atteint 3 315 kilomètres. On compte durant cette période deux prolongements essentiels des lignes de pénétration, une pour Hassi Babah et l'autre pour Touggourt²¹⁵.

À partir des années 1920, l'État poursuivit le rachat de compagnies. Il acquit tout d'abord le réseau de la Compagnie de l'Ouest algérien, puis une partie de celui de la Compagnie PLM : le tronçon de l'est, entre Constantine et Skikda. Cela induisit des modifications profondes dans l'administration des chemins de fer en Algérie.

L'évènement le plus notable de cette période se situa en 1930, où la liaison du réseau algérien avec le réseau marocain permit d'obtenir une ligne maghrébine reliant Marrakech à Tunis, en passant par Oran et Alger.

3.4 De la coordination à aujourd'hui

Durant la période couvrant de la coordination à aujourd'hui, on constate trois étapes dans l'évolution du réseau algérien : la première courut de la coordination à l'indépendance et se caractérisa par l'appropriation de l'État de la totalité du réseau ferroviaire d'Algérie ; la deuxième commença à l'indépendance pour se terminer en 2014 par un projet de

²¹³ L'artère impériale est le nom donné à la ligne qui reliait Tunis à Casablanca. LAMMING, Clive. L'Afrique: le continent n'a pas à dire « merci » pour son chemin de fer. Dans : *Train Consultant Clive Lamming* [en ligne]. 25 mai 2020. [Consulté le 25 avril 2021]. Disponible à l'adresse : <https://trainconsultant.com/2020/05/25/lafrique-le-continent-qui-meritait-un-grand-reseau-international/>.

²¹⁴ Se référer à la création de la CFAE, précédemment dans ce chapitre.

²¹⁵ BERNARD, Maurice Antoine. *Les chemins de fer algériens*. Alger : Université de Paris. Faculté de droit, 1913, p. 29.

modernisation ; enfin, la dernière, de 2014 à aujourd'hui, est marquée par l'accélération des investissements.

De la coordination à l'indépendance, on assista donc à des rachats de réseaux par l'État, et des investissements furent consacrés à la rénovation, à l'entretien et à la modernisation des infrastructures qui dataient de déjà plus d'un siècle. On nota, dès cette époque, plusieurs projets de reconstruction en style moderne de gares telles que celles de Sidi-Bel-Abbès, Orléansville et El Attaf. Cette période a aussi été marquée par le projet du transsaharien, appelé également « chemin de fer de la Méditerranée au Niger », pour lequel les travaux commencèrent peu avant la fin de la Troisième République ; ils cessèrent en 1949, en raison des trop nombreux échecs expérimentés pendant cette réalisation²¹⁶.

Dès l'indépendance, le 5 juillet 1962, la Société nationale des chemins de fer algériens fut créée sous forme d'entreprise publique. Elle succéda officiellement, en 1963, à la Société nationale des chemins de fer français en Algérie, tout en gardant le même sigle, SNCFA, puis elle a été remplacée, en 1976, par l'actuelle Société nationale du transport ferroviaire, la SNTF. À l'indépendance, seule une partie du réseau a été maintenue, car aucun accord n'avait pu aboutir sur une transition souple permettant la formation des Algériens à la conduite des trains et à la gestion ferroviaire. Par conséquent, au lendemain de l'indépendance, l'Algérie ne comptait que 2 600 kilomètres de voies exploitées sur 5 600 kilomètres de voies existantes.

Les grands investissements dans le secteur ferroviaire ont été presque à l'arrêt jusqu'au programme de 2014 qui prévoyait l'extension du réseau algérien pour passer de 3 600 kilomètres à 12 500 kilomètres. Les détails de ce projet sont l'objet du chapitre 10 de cette thèse.

²¹⁶ POTTIER, RENE. *LE Transsaharien, liaison d'empire*. Sorlot. Paris : Nouvelles Éditions Latines, 1941.

En résumé de ce chapitre :

L'Algérie dispose d'une artère ferroviaire depuis la seconde moitié du 19^e siècle, qui traverse le pays d'est en ouest. Sa création a suscité de nombreuses controverses de la part des colons et de l'État, liées à la question de savoir si pareil investissement dans une terre nouvellement conquise était justifié alors que la pérennité de la conquête n'était pas assurée. Mais, les critiques cessèrent rapidement, lorsque les investisseurs réalisèrent les opportunités financières qu'offrait la colonie, ainsi que la facilité d'exécution du réseau ferroviaire en Algérie du fait d'une géographie de plateaux et de plaines.

Chaque acteur avait un intérêt différent pour ce mode de transport innovant. L'armée estimait que le chemin de fer devait devenir un outil de pouvoir et de modernité afin de régner sur cette terre nouvellement conquise ; il devait permettre le contrôle des tribus rebelles dispersées. Les banquiers et les financiers considéraient ce mode de transport comme un outil logistique impressionnant, plus rapide et plus efficace que les routes. Selon eux, il devait passer par les mines et les champs, les forêts et les ports, pour donner accès à toutes les richesses de l'Algérie.

Au final, le chemin de fer algérien bâti au 19^e siècle fut empreint d'originalité en Afrique et, malgré la différence qui apparaissait au premier abord avec le réseau de la métropole, des similitudes existaient. Ainsi, le réseau algérien avait été pensé dès le départ dans sa globalité avec une artère principale et des lignes de pénétrations, contrairement au réseau français. Même si la volonté lors de sa création était d'avoir uniquement deux entreprises pour la gestion de tout le réseau algérien, il a fini par à y avoir une multiplication de compagnies ferroviaires impliquées, comme en France. Cela s'est traduit par une lenteur dans la réalisation du réseau due aux intérêts divergents des compagnies et à la fragilité financière de certaines.

Connaître les acteurs de la réalisation du chemin de fer algérien et identifier les limites de chacune des compagnies, ainsi que leur financement, étaient nécessaires pour donner une lecture approfondie des architectures que nous présentons dans le chapitre suivant.

Chapitre 2 : Les grandes gares de l'époque coloniale

*Car faire de l'histoire de l'architecture, c'est d'abord faire des rencontres avec l'édifice. Ce contact indispensable avec le réel constitue la pierre angulaire de l'enquête qui permet d'informer rigoureusement l'ouvrage étudié. L'histoire de l'architecture s'impose alors comme un art de terrain qui s'évertue à démêler l'écheveau des points, des lignes, des formes, des volumes, des couleurs, des matières, des contrastes qui évoluent au gré des heures du jour et des saisons, pour tenter de comprendre le jeu des vibrations qui donnent vie à notre environnement quotidien.*²¹⁷

Éric Monin

Dans le premier chapitre, nous avons présenté un aperçu de l'histoire du réseau ferroviaire algérien avec sa genèse, ses acteurs et son évolution jusqu'à nos jours. Ce nouveau chapitre va nous permettre d'approfondir nos connaissances sur l'architecture ferroviaire en Algérie. Pour ce faire, nous avons procédé à une sélection de gares algériennes, en nous attachant à l'histoire de chacune d'entre elles, afin d'en comprendre l'insertion dans le paysage urbain.

Mais, avant toute sélection, il était nécessaire d'analyser l'implantation de l'ensemble des bâtiments-voyageurs en Algérie et d'en connaître leur origine. Nous débuterons donc le chapitre par une présentation de la ligne impériale du Tell, axe central du développement du chemin de fer en Algérie, puis nous donnerons quelques points de repère sur la stratégie employée pour l'implantation des ouvrages pour voyageurs. Nous terminerons le chapitre en choisissant les gares à étudier et en présentant leur contexte historique, leur emplacement, ainsi que leur rapport à la ville. Enfin, nous présenterons les architectes qui les ont conçues.

1 Le tracé ferroviaire et la stratégie d'implantation des gares

L'origine du chemin de fer algérien actuel remonte à l'étude réalisée dans le cadre du projet Warnier (nom de l'un des auteurs du rapport) portant sur la ligne centrale du Tell avec

²¹⁷ KLEIN, Richard. *À quoi sert l'histoire de l'architecture aujourd'hui ?* Paris : Hermann, 2018, pp. 118-119.

rattachement à la côte, dite aussi « ligne impériale du Tell »²¹⁸. Ce projet de 1854 répondait parfaitement aux besoins de l'époque. En effet, il avait été précédé de nombreuses réflexions et plusieurs études avaient été réalisées pour démontrer à l'empereur le grand intérêt de la création d'un chemin de fer dans la colonie algérienne. Ainsi, parmi nombre d'informations, une étude comparative montrait les avantages économiques engendrés par l'utilisation d'un réseau ferroviaire plutôt que d'un réseau routier.

Tableau 2 : Étude comparative des coûts du transport par route ou par chemin de fer²¹⁹

Unité de mesure	Coût du transport par voie		Gains de la voie ferroviaire par rapport à la voie routière
	Routière	Ferroviaire	
Transport de personnes			
Par kilomètre et par voyageur	Place : 0,12 F Autres : 0,03 F (nourriture...) Total : 0,15 F	Place : 0,06 F Autres : 0,006 F (nourriture...) Total : 0,066 F	Place : 0,06 F Autres : 0,024 F (nourriture...) Total : 0,084 F
Par 100 km et par voyageur	Total : 15 F	Total : 6,6 F	Total : 8,40 F
Par 100 km et par 100 000 voyageurs	Total : 1 500 000 F	Total : 660 000 F	Total : 840 000 F
Transport de marchandises			
Par kilomètre et par tonne	Transport : 0,20 F Frais : 0,00137 F Total : 0,20137 F	Transport : 0,10 F Frais: 0,00137 F Total : 0,10137 F	Transport : 0,10 F Frais: 0 F Total : 0,10 F
Par 100 km et par 1000 tonnes	Total : 20 137 F	Total : 10 137 F	Total : 10 000 F

Cette étude, jugée très complète par le ministre de la Guerre, donnait satisfaction aux objectifs agricoles, commerciaux et industriels de la colonisation²²⁰. Elle abordait la question

²¹⁸ DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. *Chemin de fer de l'Algérie par la ligne centrale du Tell avec rattachés à la côte*. Alger : [s. n.], 1854.

²¹⁹ *Ibid.* p. 16-22.

²²⁰ Jean-Baptiste Philibert Vaillant (Dijon, 6 décembre 1790 – Paris, 4 juin 1872) est un homme politique et militaire français, qui fut maréchal de France en 1851, puis sénateur en 1852, ministre de la Guerre de 1854 à 1859, ministre de la maison de l'Empereur de 1860 à 1870, et ministre des Beaux-Arts de 1863 à 1870.

de la viabilité du transport ferroviaire en Algérie ; un autre volet était consacré aux avantages que l'Algérie colonisée offrirait grâce au chemin de fer ; un troisième point s'attachait aux difficultés d'exécution du tracé de « la ligne impériale du Tell » ; en dernier lieu, deux chapitres étaient dédiés aux coûts qu'engendrerait la réalisation de ce tracé. Dans un devis estimatif, tous les postes étaient comptabilisés : le coût de la main-d'œuvre, le coût des ouvrages d'art, des gares, des stations et des ateliers. Nous mettrons par la suite en lumière certains éléments intéressants pour notre étude²²¹.

Il ressortait donc du projet Warnier que la réalisation du réseau ferroviaire en Algérie n'obéissait pas uniquement à des préoccupations d'ordre économique, commercial ou industriel, mais qu'elle était bien, avant tout, une question de viabilité et de pérennité de la colonie. La création du réseau algérien revêtait une réelle importance. Tout d'abord d'un point de vue alimentaire, car la production agricole en métropole était insuffisante, les besoins en céréales étant deux fois supérieurs à l'offre et une maladie touchant les fruits et les légumes ; quant au bétail, il ne suffisait pas pour les besoins de l'agriculture ni pour la consommation locale²²². De fait, le marché métropolitain venait de s'ouvrir à l'importation. Ensuite, d'un point de vue industriel ; le bois devenait rare et l'industrie métallurgique manquait de matières premières. L'Algérie était présentée comme le remède qui permettrait de sortir de cette situation²²³. L'intérêt de la France à créer le réseau ferroviaire était grandissant et la mise en pratique devenait urgente. Elle devait même être immédiate.

Selon le rapport du projet Warnier, trois conditions étaient à remplir pour que la prospérité de l'Algérie soit relancée et qu'elle redevienne le grenier de la France et de l'Europe, ainsi qu'elle l'était à l'époque romaine. Ces conditions étaient : la sécurité, la salubrité et la viabilité²²⁴. L'Algérie était jugée sûre, cela grâce à l'armée. Le problème de la salubrité était, lui aussi, considéré comme résolu. Seule la viabilité du territoire restait à asseoir et elle était entièrement liée au réseau de transport, plus précisément de transport ferroviaire. La viabilité devait être envisagée d'une manière globale, dans la mesure où un projet ferroviaire général embrasserait toutes les provinces de l'Algérie, relierait entre eux les ports et les mines, et

MILSAND, Philibert. *Bibliographie bourguignonne : sciences, art, histoire*. Saint Étienne : G. Lamarche, 1885, p. 155.

²²¹ DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. *Op.cit.*, p.68-89.

²²² *Ibid.* p. 13.

²²³ *Ibid.* p. 37.

²²⁴ *Ibid.* p. 16.

donnerait accès à l'ensemble des marchés locaux, ce qui était le meilleur moyen de rendre la colonie rentable²²⁵.

Le rapport Warnier s'appuyait sur six points essentiels destinés à convaincre l'empereur et le gouverneur d'Alger de l'utilité, de la facilité et de la rentabilité du projet qu'il décrivait. Un point concernait la gouvernance et l'administration du réseau. Le projet, contrairement à d'autres, proposait le tracé d'une seule ligne de chemin de fer qui traversait tout le Tell sur 1 200 kilomètres de long. Cela offrait la possibilité de confier cette ligne à une seule administration gestionnaire, contrairement à ce qui se pratiquait en France où plusieurs administrations se partageaient le réseau ferroviaire français²²⁶. Cette idée n'a pas été retenue et le réseau ferroviaire en Algérie s'est retrouvé géré par plusieurs administrations, à l'image du réseau métropolitain²²⁷. Il faut souligner qu'une seule administration signifiait un seul mode d'installation et un seul matériel qui devaient permettre de faire face à tous les éventuels soulèvements politiques pouvant soit surgir à l'intérieur des terres soit partir d'une attaque sur le front de mer durant laquelle il faudrait prêter main-forte à la flotte maritime²²⁸.

En Algérie, les raisons de la création d'un chemin de fer colonial dépassaient le côté économique et financier, elles étaient aussi sécuritaires. Ainsi, le réseau ferroviaire devait être un soutien à la sécurité extérieure de la colonie et à sa sûreté interne²²⁹. Il ressortait des échanges entre le gouverneur général d'Alger et différents généraux que, d'un point de vue militaire, il était pour plusieurs raisons nécessaire d'adopter un réseau général de construction et d'exploitation uniforme. En effet, le chemin de fer devait se prêter pleinement au service militaire et être un outil de défense, voire d'attaque, contre les puissances européennes²³⁰. Il était également le moyen le plus efficace pour relier entre eux les principaux centres militaires et tous les établissements au moyen desquels le pouvoir sur les tribus indigènes s'exerçait. Le train devait permettre de transporter les troupes, dans un intervalle dit « du matin au soir », d'une extrémité de l'Algérie à l'autre, sans qu'elles aient une longue marche à fournir, et de les approvisionner en munitions et matériel en circulant rapidement et en toute économie²³¹. Le chemin de fer en Algérie était, par ailleurs, vu comme un moyen efficace pour diviser, grâce

²²⁵ *Ibid.* p. 35.

²²⁶ *Ibid.* p. 24.

²²⁷ Le réseau à fini par avoir plusieurs compagnies ferroviaires que nous avons traité dans le chapitre précédent.

²²⁸ *Ibid.* p. 24.

²²⁹ TUILIER, Alphonse-Marie-Pierre. *Régime des chemins de fer algériens* [en ligne]. Doctorat. Paris : Université de Paris- faculté de droit, 1900, p. 9.

²³⁰ *Ibid.* p. 89.

²³¹ DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. *Op.cit.*, p.29.

à une grande artère ferroviaire, la population indigène du Tell en deux parties presque égales, dans la région de la Kabylie comme dans le reste du pays²³².

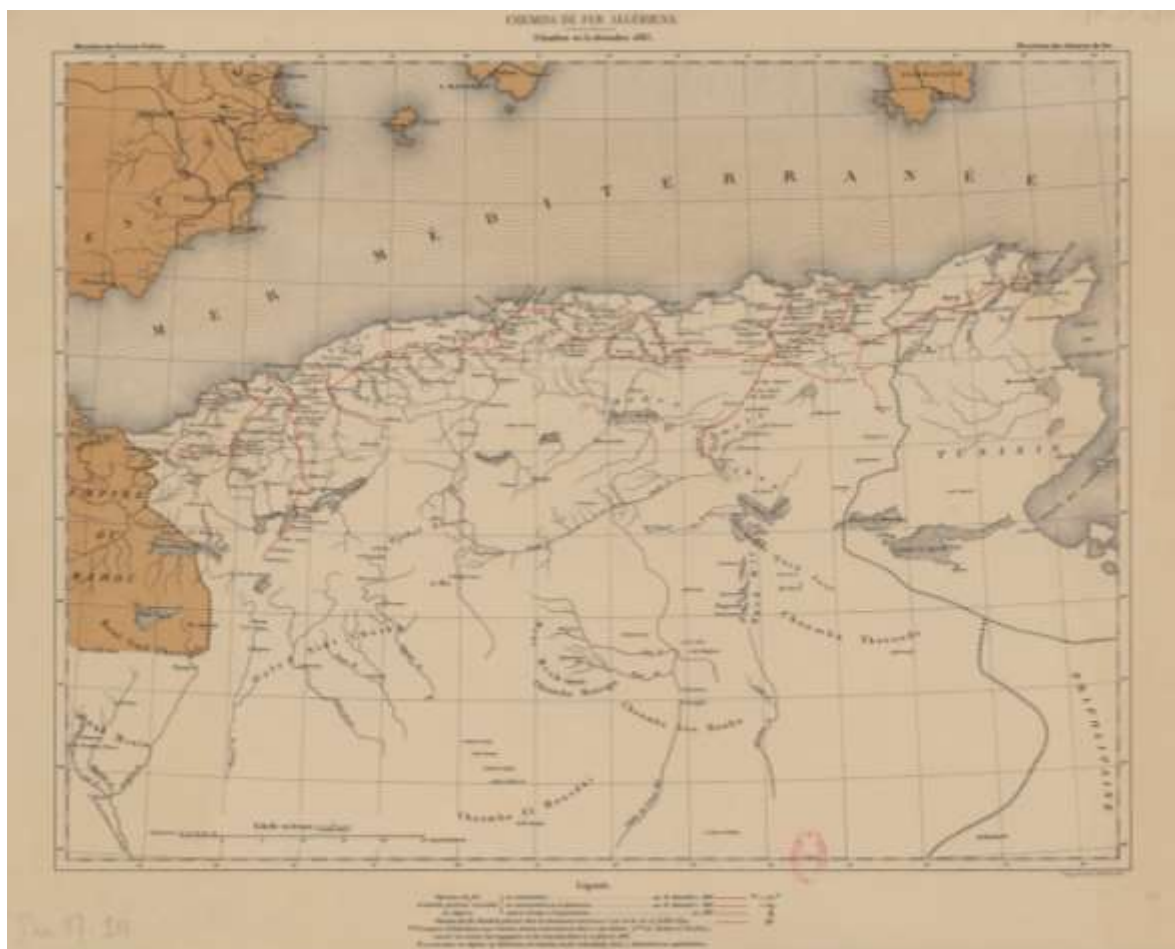


Figure 22 : Situation du réseau algérien à la date du 31 décembre 1885²³³

Le réseau du projet Warnier donnait aussi satisfaction à la colonisation agricole. Un seul tracé permettait de couvrir la province d'Oran sur plus de 248 500 hectares de terres fertiles, avec les plaines de Muleta, Tlélat, Sig, Harba, et Hillil et la vallée de Chélif, auxquels il fallait ajouter les 110 000 hectares de la province d'Alger avec la vallée de Harbil, du Chélif supérieur, d'Oued El-Hakoum, d'Oued Segrouan, la plaine de Béni-Slimane et, pour finir, près de 747 800 hectares dans la province de Constantine, soit un total de 1 106 300 hectares de terres fertiles.²³⁴

²³² *Ibid.*

²³³ DIRECTION GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER et MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS (1869-1906). *Chemins de fer algériens : Situation au 31 Décembre 1885 / Direction des chemins de fer* [image en ligne]. 1885. [Consulté le 25 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53079117d>.

²³⁴ LARTILLEUX, Henri. *Géographie des chemins de fer français. Afrique du Nord*. 3e volume. Chaix : Chaix, 1949, p. 34.

Du point de vue du commerce, le tracé du projet Warnier traversait la majorité des marchés indigènes et permettait à la fois de les alimenter en produits venant d'Europe et de les ouvrir aux commerçants européens²³⁵.

Du point de vue de l'industrie, l'Algérie offrait d'immenses ressources en bois, marbre, argile, gypses, ainsi que des mines, comme à Mokta²³⁶.

Concernant l'exécution du projet, le rapport jugeait la topographie algérienne harmonieuse, avec deux chaînes montagneuses parallèles, séparées par une succession de plaines et de plateaux, une topographie élevée par rapport au niveau de la mer et interrompue par quelques chaînes de montagnes. Les principales caractéristiques topographiques rendaient facile l'exécution du réseau ferroviaire central du Tell.

Le dernier point considéré était la facilité d'extension. En s'appuyant sur la topographie de l'Algérie, le rapport envisageait une extension facile du réseau vers le sud du pays, permettant de rejoindre d'autres pays subsahariens et un futur réseau en Tunisie et au Maroc. Ainsi, du point de vue des relations internationales, le réseau ferré en Algérie devait se combiner non seulement avec ceux à venir du Maroc et de la Tunisie, mais aussi avec l'Afrique centrale, dans un projet nommé « Le Transsaharien »²³⁷.

Le projet a été jugé convaincant par les militaires, les financiers et les hommes politiques. Il donnait satisfaction aux militaires désireux d'exposer leur puissance à travers un réseau ferroviaire moderne, d'affirmer leur domination sur la population locale, et de montrer aux autres concurrents coloniaux leur attachement à cette terre²³⁸. Le projet rassurait les financiers, puisqu'il prévoyait de déployer le réseau ferroviaire à travers des terres fertiles et reliait des mines abondantes et des marchés propices. Enfin, il permettait aux politiciens de diviser matériellement la population et les villes, leur offrant ainsi la possibilité d'une domination et d'une gestion plus facile²³⁹.

Le réseau ferroviaire algérien a été conçu dès l'origine dans sa globalité. Proposé dans le rapport Wanier intitulé « Chemin de fer en Algérie par la ligne centrale du Tell avec rattachés à la côte », il a été approuvé par le gouverneur général de l'Algérie. Le nombre des gares, stations, maisons de garde, guérites, magasins et ateliers y avait été pensé dès le départ.

²³⁵ TULLIER, Alphonse-Marie-Pierre. *Régime des chemins de fer algériens Op.cit.*, p.109

²³⁶ DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. *Op.cit.*, p.13.

²³⁷ LARTILLEUX, Henri. *Géographie des chemins de fer français. Afrique du Nord*. 3e volume. Chaix : Chaix, 1949, p. 168-183.

²³⁸ DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. *Op.cit.*, p.25.

²³⁹ *Ibid.* p. 29.

1.1 Les gares de l'Algérie coloniale

Deux types de gares devaient être créés : cinq gares de premier ordre qui devaient coûter environ 100 000 francs chacune, et onze gares secondaires pour un budget par gare deux fois moindre²⁴⁰.

Les gares de premier ordre pouvaient être considérées comme les grandes gares ferroviaires de l'Algérie coloniale. Elles se trouvaient dans les plus grandes villes de l'Algérie de l'époque, et dans les ports stratégiques : Oran à l'extrême ouest du pays, Alger, Amoura, Constantine et Bône, à l'extrême est²⁴¹.



Figure 23 : La gare de Constantine vers l'année 1900²⁴²

Le budget alloué à la construction des gares de second ordre était moyennement élevé, car elles se trouvaient situées aux points intermédiaires entre les grandes villes, les ports et les mines. Les onze gares secondaires étaient celles d'Orléansville, Miliana, Médéa, Blida, Boughrar, Aghouat, Bougie, Aumale, Sétif et Guelma²⁴³.

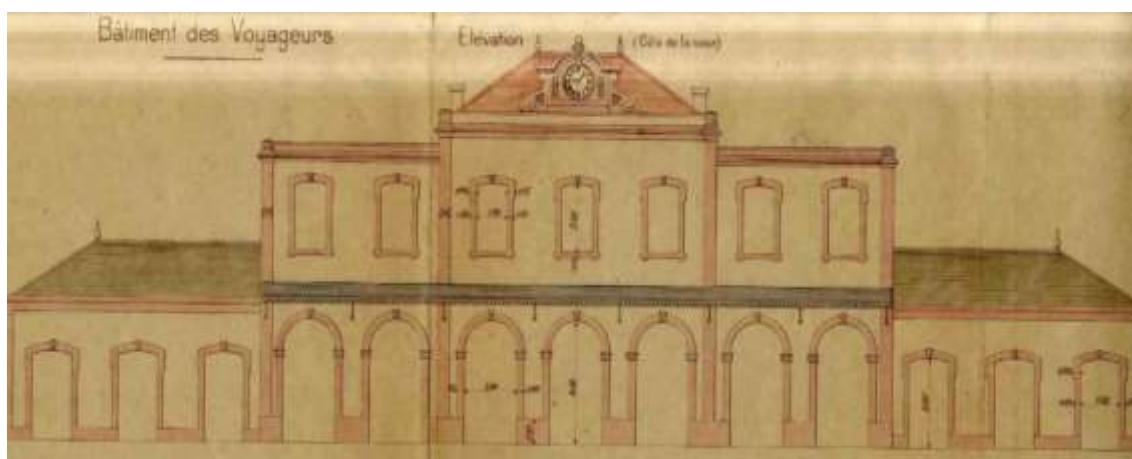


Figure 24 : Le projet de la gare de Blida , gare réalisée en 1858²⁴⁴

²⁴⁰ Prix annoncé en 1854. DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. *Chemin de fer de l'Algérie par la ligne centrale du Tell avec rattachés à la côte*. Alger : [s. n.], 1854, p. 85.

²⁴¹ DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. Op.cit., p.85.

²⁴² CPA Algérie Constantine, *la gare statue Constantine* [image en ligne]. 1900. [Consulté le 13 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.ebay.fr/itm/172477305042>.

²⁴³ DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. Op.cit., p.85.

²⁴⁴ Archives SNTF, non classées.

1.2 Les stations ferroviaires coloniales

La ligne centrale du Tell représentait, avec ses rattachements à la côte, plus de 1200 kilomètres de voies ferrées. Les cinq gares de premier ordre et les onze gares secondaires ne pouvant suffire à rendre rentable ce réseau ferroviaire, il a été prévu dans le projet Warnier d'établir plusieurs stations ferroviaires aux endroits où il devait y avoir de possibles voyageurs à transporter. Deux types de stations étaient proposés, selon le nombre de voyageurs à accueillir. Par station, le budget alloué était de 10 000 francs et 6 000 francs pour les stations de premier ordre et de deuxième ordre, respectivement. Les stations de premier ordre étaient au nombre de dix-huit, installées dans des villes importantes, au point de rencontre entre deux grandes villes, près des villages indigènes ou encore dans les mines du pays. Il s'agissait des stations de Tlélât, Saint-Denis-de-Sig, La Mina, Djendel, Bou-Roumi, Boufarik, Harmela, Kroub, Medjez-Ammar, Mokta-El-Hadid, Bélélita, Bou-Hamra, Jemmapes, Saint-Charles, Taïa, Mascara et Mouzaïa-les-Mines²⁴⁵.



Figure 25 : La gare de Mascara vers l'année 1910²⁴⁶

Le rôle des stations de deuxième classe était de permettre d'accéder au plus grand nombre d'habitants, afin de répondre convenablement aux nécessités de la population tant européenne qu'indigène. Ces stations, au nombre de cinquante, étaient échelonnées tout le long du trajet ferroviaire, suivant les besoins identifiés.

²⁴⁵ DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. Op.cit., p.85-86.

²⁴⁶ CPA Algérie mascara la gare [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 13 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.ebay.fr/itm/172480079195>.



Figure 26 : La gare de Média vers l'année 1910²⁴⁷

1.3 Les maisons de garde du réseau ferroviaire colonial

Le réseau ferroviaire algérien allait donc être équipé de plus de seize gares et soixante-huit stations. Malgré cette ampleur, le projet ferroviaire Warnier prévoyait aussi de construire une quarantaine de maisons de garde pour un budget alloué de 3 000 francs chacune. Réparties tout le long du réseau, elles devaient permettre d'établir un point de contrôle au minimum tous les 10 kilomètres²⁴⁸.



Figure 27 : L'ancienne station d'Oued El-Fodda (avant un séisme), Compagnie PLM²⁴⁹

²⁴⁷ Archives SNTF, non classées.

²⁴⁸ DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. Op.cit., p.86.

²⁴⁹ la gare de Oued el fedda [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 25 avril 2022]. Disponible à l'adresse : https://tenes.info/nostalgie/OUEDFODDA/OUED_FODDA_La_Gare_2.

1.4 Les guérites, magasins et ateliers du réseau ferroviaire colonial

En dehors des trois typologies de bâtiments précédemment citées, le projet ferroviaire algérien incluait cent cinquante guérites, pour un coût unitaire de 140 francs, ainsi que des magasins dont le nombre n'avait pas été prédéfini dans le rapport. Ceux-ci avaient pour objectif la conservation du matériel de la compagnie et le dépôt des marchandises²⁵⁰.

En dernier lieu, le projet incluait cinq ateliers de construction et de réparation, liés chacun à une des gares de premier ordre citées précédemment ; le budget alloué pour leur construction était d'environ 50 000 francs chacun²⁵¹.

2 Les caractéristiques des gares choisies

La composition des bâtiments du réseau ferroviaire algérien était réellement importante puisqu'il comprenait, comme nous venons de le voir, cinq gares de première classe, onze gares secondaires, dix-huit stations de première classe et cinquante stations de seconde classe, auxquelles il faut ajouter des maisons de garde, des guérites, des ateliers et des magasins. Nous présentons comment nous avons sélectionné les bâtiments qui font l'objet de notre étude et en donnons quelques caractéristiques historiques et de situation, en lien avec leur ville d'implantation.

2.1 Le choix des grandes gares ferroviaires

Chacune des constructions de l'époque méritait être analysée. Toutefois, faute de temps et de moyens, il nous a fallu cibler et cadrer notre étude en choisissant judicieusement les bâtiments que nous estimions les plus intéressants, d'un point de vue à la fois architectural et historique. En nous basant sur le projet de la ligne centrale du Tell avec rattachement à la côte, nous avons considéré que notre projet d'étude devait se concentrer sur les grandes gares ferroviaires de première classe. Ce choix nous a permis d'étudier, pour chacune d'entre elles, le côté urbain, puis architectural avec ses volets technique et artistique ; il participe ainsi à enrichir les connaissances autour du monde ferroviaire algérien.

Les gares sélectionnées pour être étudiées étaient donc les grandes gares ferroviaires, celles de premier ordre, nommées dans le projet de la ligne central du Tell. Elles étaient citées comme étant au nombre de cinq dans le projet Warnier. Il a toutefois fallu éliminer de notre sélection d'étude la gare d'Amoura, car aucune trace n'avait subsisté dans les archives laissées par la compagnie de l'est algérien ; il convient aussi de préciser que cette gare n'existe plus

²⁵⁰ DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain, et al. Op.cit., p.86.

²⁵¹ *Ibid.*,

aujourd'hui. Une deuxième gare de premier ordre a été exclue de notre travail de recherche, la gare de Constantine, à cause de ses nombreuses similitudes avec la gare d'Alger, afin de ne pas être dans la répétition. Nous avons choisi de remplacer cette gare par celle de Skikda — ville appelée Philippeville durant la période coloniale —, qui se trouvait au terminus de la ligne PLM-Est, dans une ville rapidement devenue parmi les plus importantes d'Algérie.

2.2 Aperçu historique sur l'implantation des gares

Les villes dont les gares ont été sélectionnées dans le cadre de notre étude sont considérées comme les plus importantes villes algériennes de la période précédant la colonisation. Elles ont évolué avec les époques, ainsi que les gares qui y étaient implantées.

Des caractéristiques des villes d'implantation

La ville d'Alger, la première ville du pays, devenue capitale de l'Algérie, a été considérée durant plus de trois siècles comme l'alliée militaire et économique par excellence de l'Empire ottoman dans la mer Méditerranée²⁵². La deuxième plus grande ville d'Algérie, Oran, a été fondée vers l'an 902 ; elle avait des rapports très privilégiés avec les Omeyyades en Andalousie, son activité principale étant articulée sur le commerce portuaire²⁵³. La ville d'Annaba est l'une des plus anciennes cités d'Algérie ; on y a signalé la présence d'*Homo erectus* datant de 1,8 million d'années²⁵⁴. On la retrouve nommée Hippo-Regius durant le Royaume numide, Hippone pour les Romains, puis Bône durant la période coloniale. Skikda, anciennement Philippeville, était la moins importante, ce qui était probablement dû à sa localisation géographique.

²⁵² BARDIN, Pierre. *Algériens et tunisiens dans l'Empire ottoman de 1848 à 1914*. Paris : CNRS, 1 janvier 1980, p. 5.

²⁵³ VALÉRIAN, Dominique. *Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval*. Bod Third Party Titles. Madrid : Casa de Velázquez, 30 janvier 2020, p. 235.

²⁵⁴ AUMASSIP, Ginette. *L'Algérie des premiers hommes*. Éditions de la Maison des sciences de l'homme. Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 31 mars 2017, p. 16.

Toutes sont des villes maritimes qui présentent des remparts de fortification entourant leur cœur historique.

Figure 28 : La ville d'Alger avant l'arrivée du chemin de fer, fortifications de la ville d'Alger 1816²⁵⁵



Figure 29 : La ville d'Oran avant l'arrivée du chemin de fer, fortifications de la ville d'Oran 1855²⁵⁶



Figure 30 : La ville d'Annaba avant l'arrivée du chemin de fer, fortifications de la ville d'Annaba 1855²⁵⁷

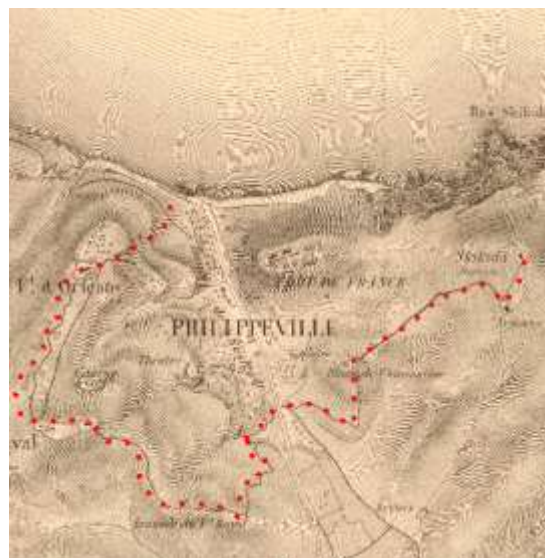


²⁵⁵ Plans, schéma, quartier, rues de la ville d'Alger [image en ligne]. 1816. [Consulté le 14 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : http://alger-roi.fr/Alger/plans/plan_situation.htm.

²⁵⁶ Carte de la province d'Oran [image en ligne]. 1845. [Consulté le 14 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53065248s>.

²⁵⁷ LAKEHAL, Yasmine. La ville de Bône [image en ligne]. 1855. [Consulté le 14 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://i.pinimg.com/originals/d2/94/9c/d2949cb6fad3996a2075eb73d3746da3.jpg>.

Figure 31 : La ville de Skikda avant l'arrivée du chemin de fer, fortifications de la ville de Skikda 1845²⁵⁸



Le chemin de fer a accompagné le développement de ces villes et a participé pleinement à l'accélération de leur urbanisation et de leur essor économique. On a pu noter différents positionnements du chemin de fer par rapport au cœur historique de ces villes. Il peut rester aux portes de la ville, comme à Alger et à Annaba (anciennement Bône), où le bâtiment voyageur a été construit près du port maritime. La gare d'Oran a été située, quant à elle, loin des remparts de la ville. À l'inverse, à Skikda (anciennement Philippeville), l'arrivée du chemin de fer a été positionnée en centre-ville, pour participer à sa construction.

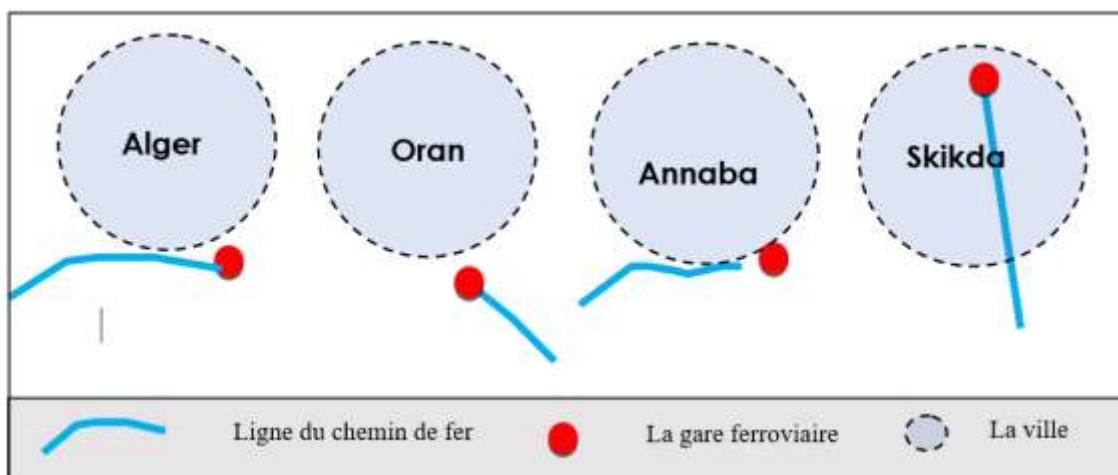


Figure 32 : Schéma du positionnement des arrivées du chemin de fer dans les villes algériennes²⁵⁹

De la gare d'Alger à son complément par la gare de l'Agha

Le schéma de positionnement de la gare dite « d'Alger » est resté le même jusqu'à nos jours. Cette gare assurant toujours le même rôle, elle est restée installée sur le même site.

²⁵⁸ HELLRIGEL, Frédéric Graveur. *Environs de Stora et de Philippeville* [image en ligne]. 1845.

[Consulté le 14 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531467136>.

²⁵⁹ Carte faite par l'auteur.

Cependant, le développement du réseau ferroviaire en Algérie et l'augmentation des flux des voyageurs vers la capitale a amené l'administration ferroviaire à construire une deuxième gare, la gare de l'Agha, au cœur de la ville pour mieux maîtriser le flux.

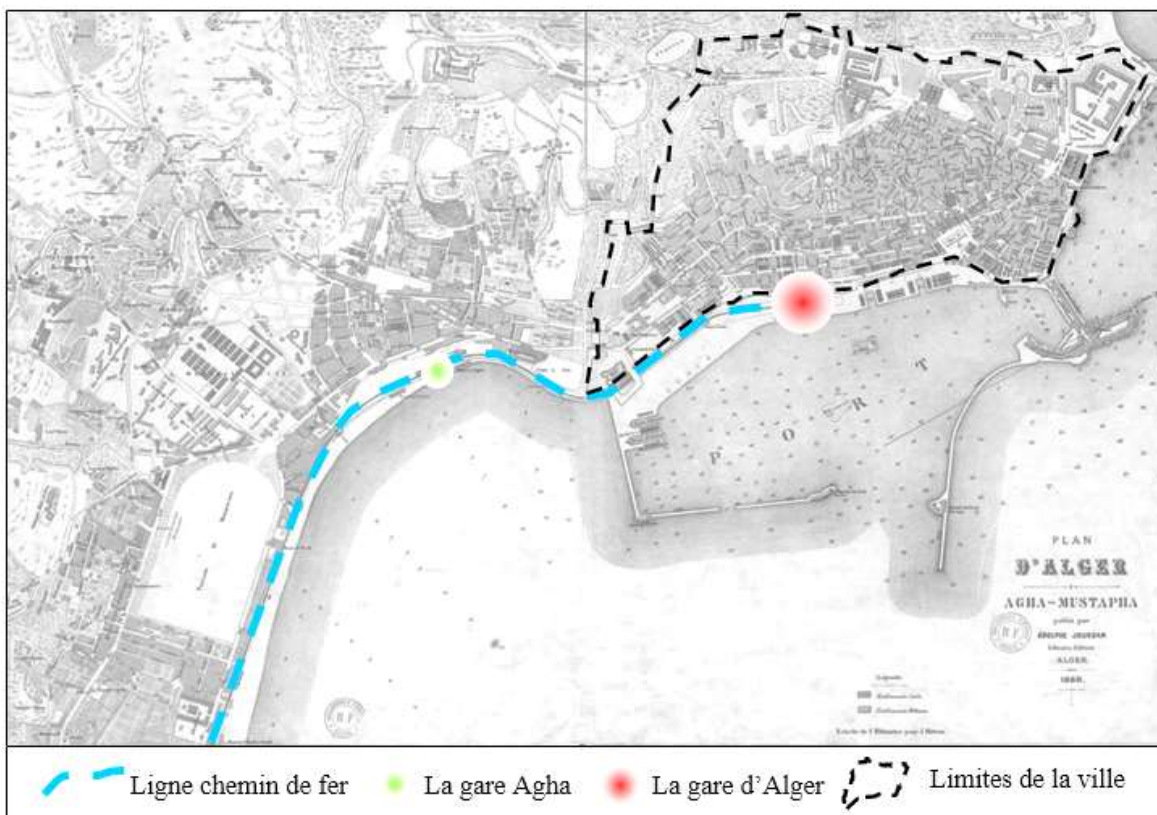


Figure 33 : Schéma montrant l'emplacement de la gare d'Alger par rapport à la gare de l'Agha et aux anciens murs de fortifications de la ville²⁶⁰

Située à environ 1,5 kilomètre de la gare d'Alger, la gare de l'Agha joue un rôle important dans le transport ferroviaire de la capitale. Terminus de plusieurs lignes ferroviaires, elle dessert depuis 2019 l'aéroport international d'Alger et abrite depuis peu une nouvelle gare pour les grandes lignes dédiées, notamment, aux trains à grande vitesse.

De la gare de Karguenta à la gare d'Oran-centre

La première gare construite dans la ville d'Oran se trouvait dans le quartier Karguenta ; mais à la suite des nombreuses crues et inondations touchant ce site, la compagnie ferroviaire PLM construisit une nouvelle gare vers le début du 20^e siècle en se rapprochant du nouveau

²⁶⁰ Carte faite par l'auteur. Fond de carte provenant de Gallica, la bibliothèque numérique de la Bibliothèque nationale de France.

centre de la ville, et ainsi des voyageurs potentiels. Elle a cependant été construite dans le même quartier.

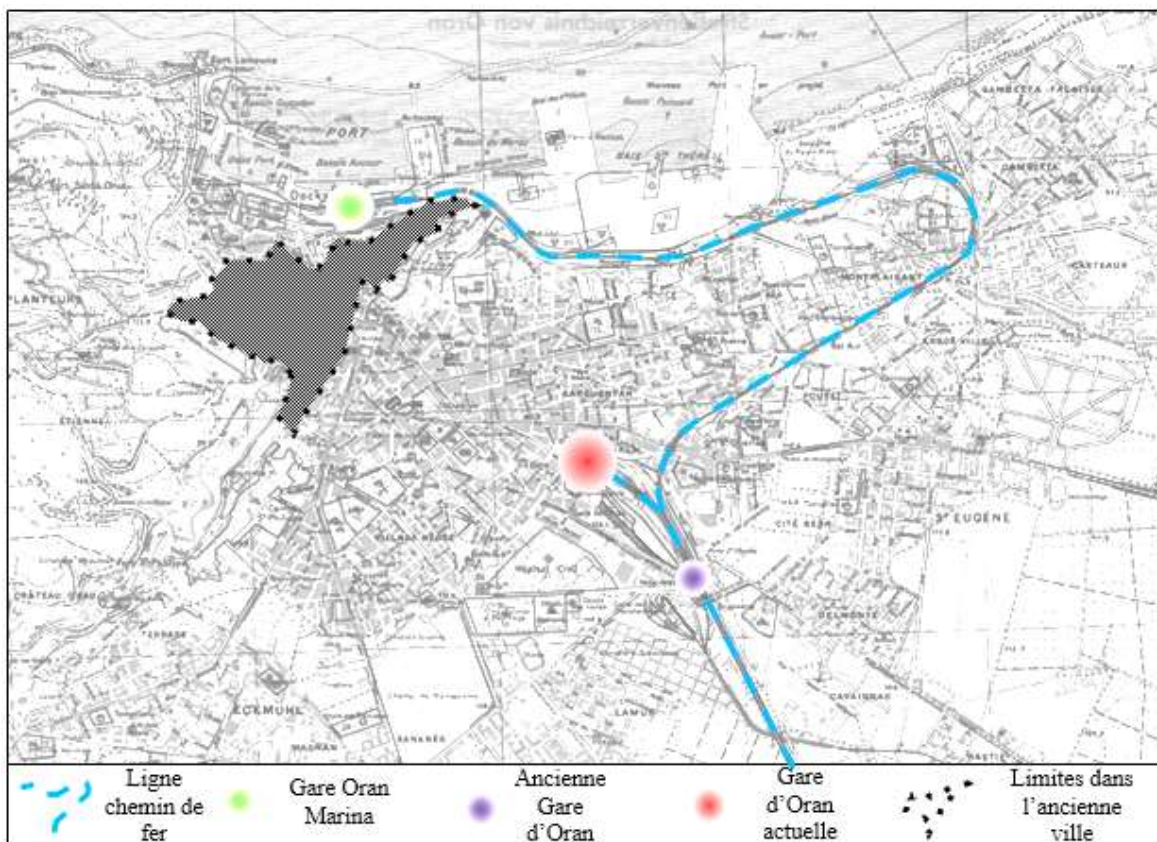


Figure 34 : Schéma montrant l'emplacement de la gare actuelle d'Oran par rapport à l'ancienne gare Karguenta et à la gare d'Oran-Marina, ainsi que les anciens murs de fortifications de la ville²⁶¹

La ligne ferroviaire PLM-Ouest, reliant Alger à Oran, a été dès le départ prolongée vers le port pour y faire transiter la marchandise venant de l'intérieur du pays. Aussi, une gare ferroviaire dédiée aux marchandises, la gare Oran-Marina, a été construite au port d'Oran.

De la gare de Seybouse à l'actuelle gare d'Annaba

La ligne Bône-Mokta-El-Hadid avait pour terminus la gare de Seybouse, consacrée au transport de la matière première des mines de fer. Elle intégra rapidement la ligne impériale du Tell et commença à transporter des voyageurs vers la ville de Bône. La gare était alors située sur la rive ouest de l'oued Seybouse, mais le développement de l'activité minière dans la région rendant la navigation sur l'oued Seybouse compliquée, le besoin de déplacer la gare devint une évidence. Une nouvelle gare a ainsi vu le jour, proche du port de Bône²⁶².

²⁶¹ Carte faite par l'auteur. Fond de carte provenant de Gallica, la bibliothèque numérique de la Bibliothèque nationale de France.

²⁶² Ligne Bone-saint Charles, SNTF, boîte non numérotée.

L'activité minière n'ayant cessé de se développer, cette nouvelle gare s'est rapidement retrouvée exigüe²⁶³. La nécessité d'une autre gare plus moderne et à l'image de la ville de Bône s'est alors imposée comme une solution pour marquer le caractère ouvrier de la région, et s'approcher encore plus du port.

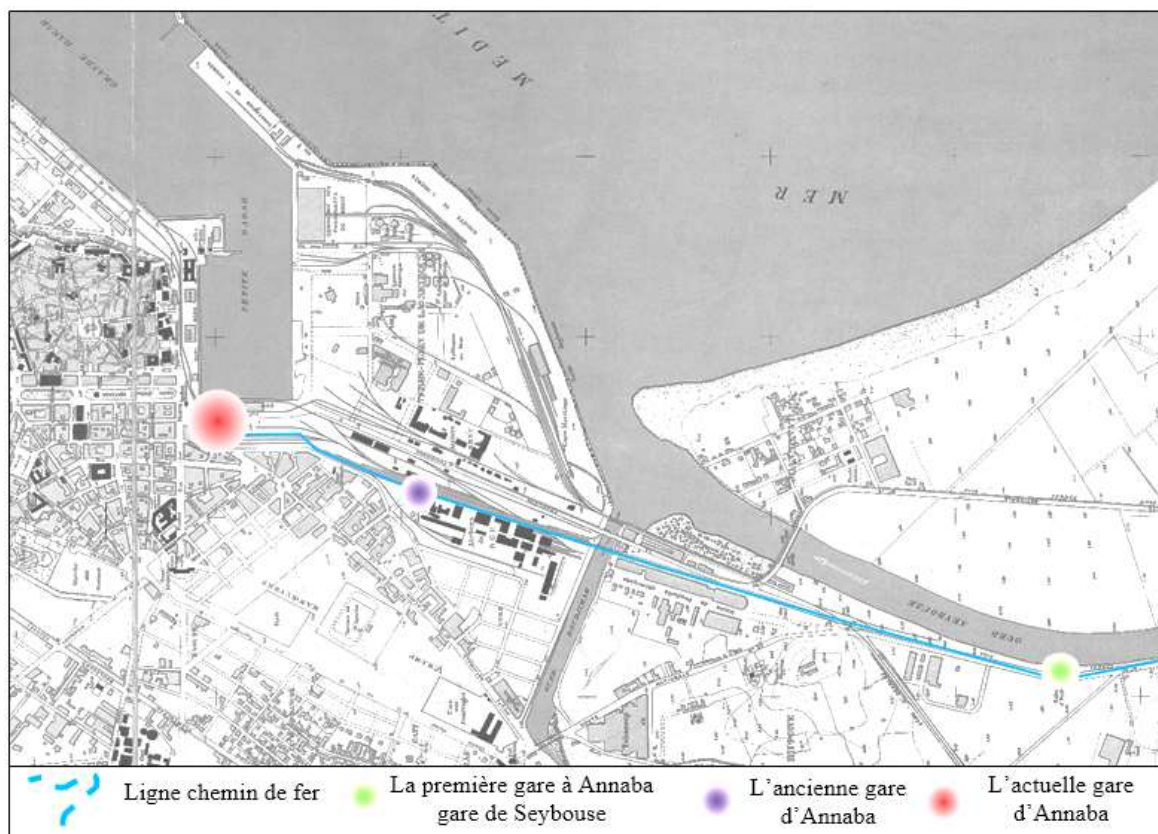


Figure 35 : Schéma montrant l'emplacement de la gare actuelle d'Annaba par rapport aux anciennes gares²⁶⁴

Ainsi, la gare actuelle d'Annaba (anciennement Bône) se situe sur le port d'Annaba face à la gare maritime. Conçue au cœur de la ville et à quelques mètres de la place du cours de la Révolution.

De l'ancienne à la nouvelle gare de Skikda

La ligne ferroviaire de la compagnie PLM-Est avait pour terminus la gare de Philippeville, ancien nom de Skikda. Le premier bâtiment pour les voyageurs était situé face au port et en contrebas de la ville ; il a été abandonné pour la création d'une nouvelle gare,

²⁶³ *Ibid.*,

²⁶⁴ Carte faite par l'auteur. Fond de carte provenant de Gallica, la bibliothèque numérique de la Bibliothèque nationale de France.

monumentale, permettant une meilleure liaison entre le port et l'avenue Charles-Blanchet située en hauteur.

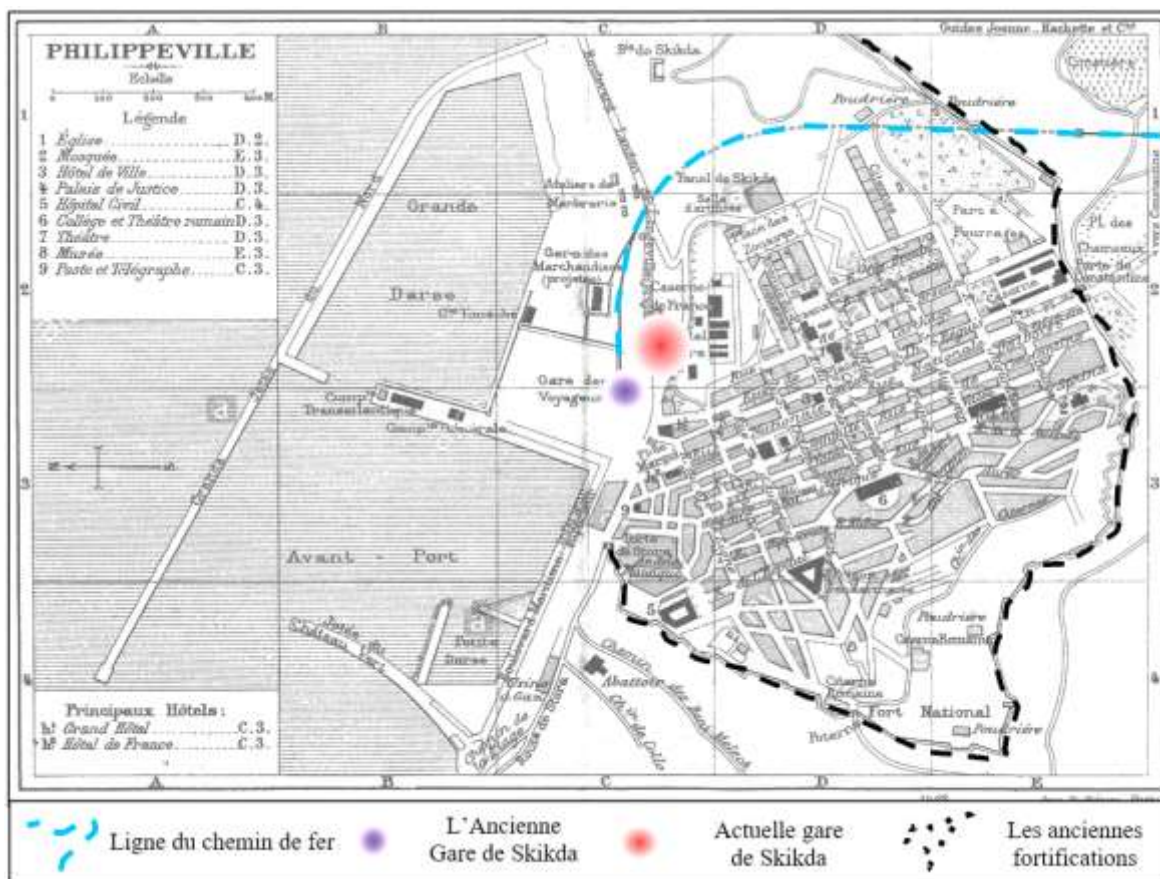


Figure 36 : Schéma montrant l'emplacement de la gare actuelle de Skikda par rapport à l'ancienne gare, ainsi qu'aux anciens murs de fortifications de la ville²⁶⁵

La nouvelle gare est intégrée dans un nouveau centre urbain comprenant aussi la mairie, la banque et d'autres équipements administratifs. La place devant la gare devint alors un lieu d'arrêt d'autres moyens de transport et la place de la gare un centre multimodal.

Les anciens bâtiments-voyeurs

La gare d'Alger est la plus authentique. C'est la seule qui date du début du réseau ferroviaire sans avoir été reconstruite. Les autres gares ici étudiées ont été soit détruites et reconstruites sur le même site soit déplacées. Pour rappel, les gares d'Alger, Bône et Oran sont des gares de premier ordre avec un budget alloué pour la construction de 100 000 francs. La gare de Philippeville est une gare secondaire au budget de 50 000 francs.

²⁶⁵ Carte faite par l'auteur. Fond de carte Gallica la bibliothèque numérique de la Bibliothèque nationale de France.

Figure 37 : Ancienne carte postale de la gare d'Alger²⁶⁶



Figure 38 : Ancienne carte postale de l'ancienne gare d'Oran, aujourd'hui disparue²⁶⁷



Figure 39 : Photo de l'ancienne gare de Bône²⁶⁸.



Figure 40 : Ancienne carte postale montrant l'ancienne gare de Philippeville, aujourd'hui disparue²⁶⁹



²⁶⁶ La gare d'Alger-carte postale [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 14 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.pinterest.fr/pin/772719248554577584/>.

²⁶⁷ Carte postale. Archives SNTF, non classées.

²⁶⁸ Photo personnelle prise le 02/03/2019. Le bâtiment est habité et dans un état dégradé.

²⁶⁹ BOUSSABOUA, Kamel. Gare ferroviaire de Skikda en carte postale [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 14 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : http://skikda.boussaboua.free.fr/skikda_cartes_postales_gare_01.htm.

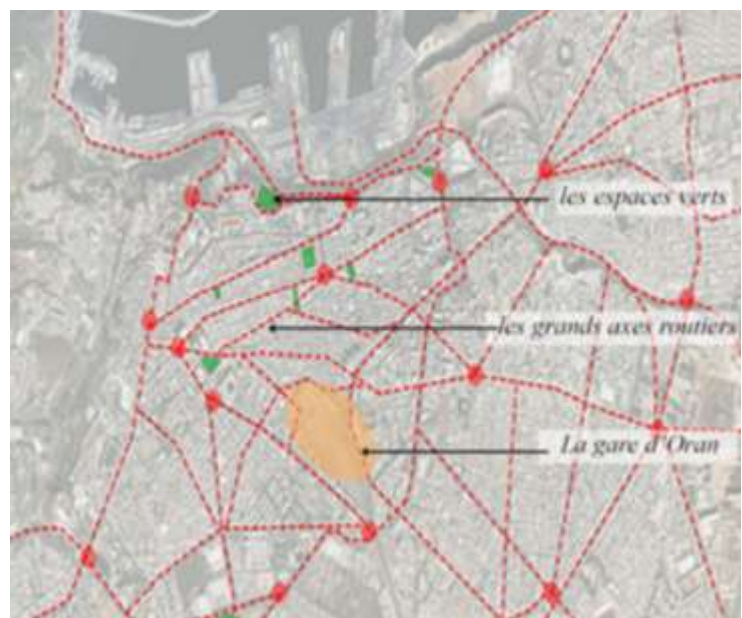
2.3 L'emplacement et le rapport à la ville

Le rapport actuel que chacune des quatre gares sélectionnées a avec sa ville est différent de l'une à l'autre. Il est conditionné par la géographie de la ville, par l'emplacement de la gare, parfois devenu étroit, et par les différents programmes d'investissement immobilier des villes.

Figure 41 : La gare d'Alger et les grands axes routiers de la ville²⁷⁰



Figure 42 : La gare d'Oran et les grands axes routiers de la ville²⁷¹



²⁷⁰ Carte faite par l'auteur. Plan de fond de Google Earth.

²⁷¹ *Ibid.*

Figure 43 : La gare d'Annaba et les grands axes routiers de la ville²⁷²



Figure 44 : La gare de Skikda et les grands axes routiers de la ville²⁷³



À Alger, la gare centrale se situe entre les anciennes fortifications, aujourd'hui renforcées par le boulevard du front de mer et le port. Elle est limitée par des voies rapides qui l'enclavent et restreignent son rapport avec la ville. Cette particularité affaiblit donc considérablement ses liens avec la ville, au contraire de ce qui s'observe avec la gare d'Agha, laquelle s'intègre parfaitement dans le tissu urbain algérois et donne directement sur le square d'Alger. Ainsi, le boulevard du front de mer est une barrière urbaine entre la gare et la ville. Le piéton doit parcourir plus d'une centaine de mètres pour prendre un ascenseur, et ainsi rejoindre la ville ; il a aussi la possibilité de marcher, mais doit alors parcourir environ 350 mètres pour arriver au niveau du square Port-Saïd.

²⁷² Ibid.

²⁷³ Ibid.



Figure 45 : Situation de la gare d'Alger par rapport au boulevard du front de mer²⁷⁴



Figure 46 : Ascenseur public pour rejoindre le square Port-Saïd situé sur la place de la gare d'Alger²⁷⁵

Comme nous l'avons précédemment évoqué, l'ancienne gare d'Oran était installée dans le quartier de Karguenta à l'extrémité de la ville d'Oran alors que l'actuelle gare, dite « centrale », se situe en plein cœur de l'agglomération oranaise actuelle. Ainsi, la gare centrale a joué un rôle primordial dans la construction et le développement de la ville. Correctement

²⁷⁴ Illustration faite par l'auteur. Image de fond par Google Maps.

²⁷⁵ Photo personnelle, février 2019.

connectée avec la ville, elle communique avec la nouvelle ligne du tramway pour permettre une meilleure multimodalité dans le transport urbain d'Oran.



Figure 47 : Carte postale montrant la gare actuelle d'Oran et la place de la gare²⁷⁶

À Annaba, la gare est installée en face du port maritime et communique directement avec le centre historique de la ville. Contrairement à la gare centrale d'Oran, la gare d'Annaba a été construite dans un quartier déjà urbanisé. Elle donne sur une placette reliée à plusieurs axes routiers, lesquelles permettent une bonne liaison avec le reste de la ville. Une distance de 200 mètres sépare la gare du cours de la Révolution dans laquelle se situe le quartier le plus animé d'Annaba et son actuel centre urbain. L'imposante nouvelle gare maritime implantée à quelques mètres de la gare ferroviaire affecte grandement à l'aspect monumental voulu par l'architecte.

²⁷⁶ La gare d'Oran - Période française - Fin XIXe et début XXe siècle [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 15 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://jeanyvesthorrignac.fr/AlbumOran2/Oran%20-%20Periode%20francaise/Fin%20XIXe%20et%20debut%20XXe%20siecle/slides/Sans%20titre%205.html>.



Figure 48 : Carte Postale montrant la gare d'Annaba et la place de la gare²⁷⁷



Figure 49 : Carte Postale montrant la gare de Skikda et la place du 1^{er}-Novembre²⁷⁸

²⁷⁷ Question sur la traction des trains-la gare de Bône [image en ligne]. 1960. [Consulté le 15 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.cheminots.net/topic/36218-question-sur-la-traction-des-trains/>.

²⁷⁸ Archives SNTF, non classées.

La gare de Skikda se situe entre le mont de Skikda et le port maritime. Elle donne sur la place centrale du 1^{er}-Novembre, en plein centre administratif de la ville et fait partie d'un ensemble urbain qui en constitue le centre historique. La gare assure une parfaite liaison entre le centre-ville en hauteur et les voies ferrées implantées au niveau du port maritime.

3 Les architectes des gares sélectionnées

L'œuvre ferroviaire en Algérie revient à plusieurs acteurs : des ingénieurs, des architectes, des financiers, des ouvriers, et d'autres. Nous comptons plus de 230 noms d'architectes en Algérie entre 1830 et 1930²⁷⁹. Ne pouvant tous les citer, nous nous focalisons donc sur les architectes à l'initiative de la conception des gares étudiées ; la connaissance de leur vie et leur parcours professionnel est importante pour comprendre leurs orientations stylistiques, connaître leurs influences, et ainsi obtenir une lecture approfondie de l'ouvrage étudié.

3.1 Louis Jules Bouchot, probable architecte de la gare d'Alger

Trouver l'architecte de la gare d'Alger nous a beaucoup préoccupé durant notre travail de recherche. Les informations accessibles étaient divergentes ; les signatures sur les plans et sur les dossiers des archives n'étaient pas faciles à déchiffrer. La gare a parfois été attribuée à l'ingénieur Phillipe Helferrich ou au baron Charles Frédéric Chassériau, architecte célèbre pour le traitement du front de mer d'Alger, ce dernier ayant laissé des informations pouvant laisser penser qu'il avait été l'architecte de la gare d'Alger²⁸⁰. La réalité est que l'architecte de la gare d'Alger n'est pas connu avec certitude. Cependant, en analysant la conception de la gare et en la comparant avec les œuvres de plusieurs architectes de la compagnie PLM de cette période, nous avons déterminé comme probable architecte de la gare d'Alger le saint-simonien Louis Jules Bouchot.

²⁷⁹ PIATON, Claudine, HUEBER, Juliette, AICHE, Boussad, et al. *Alger, ville et architecture 1830-1940*. Arles : Alger : HONORE CLAIR, 4 novembre 2016, p. 31.

²⁸⁰ *Ibid.*, p.170.

OULEBSIR, Nabila. *Les Usages du patrimoine : Monuments, musées et politique coloniale en Algérie, 1830-1930*. Paris : Les Éditions de la MSH, 2004, p. 327.

Figure 50 : Portrait de Louis Jules Bouchot²⁸¹



Figure 51: Photo du château Talabot, Marseille, France²⁸²



Figure 52: Plan de l'ancienne gare de Milan, Italie²⁸³

²⁸¹ MILHEROU, Dominique. Château Talabot, pour Paulin Talabot par Louis Jules Bouchot, Marseille. Dans : *Tourisme-Marseille.com* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 16 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://tourisme-marseille.com/fiche/chateau-talabot-colline-du-roucas-blanc-architecte-louis-jules-bouchot-marseille/>.

²⁸² *Ibid.*

²⁸³ POZZI, Pompeo. *Gare centrale de Milan* [numérisation en ligne]. 1864. [Consulté le 5 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://boowiki.info/art/gares-actives-en-1864/gare-centrale-de-milan-1864.html>.

Figure 53: Vue générale de la gare de Nice, France²⁸⁴



Figure 54: Vue générale de l'ancienne gare de Milan, Italie²⁸⁵



Louis Jules Bouchot est né en 1817 à Paris où il est décédé en 1907. Issu d'une famille de la classe moyenne, il a été formé à l'École nationale supérieure des beaux-arts de Paris, — dite aussi « les Beaux-Arts de Paris » —, où il obtint son diplôme d'architecte à l'âge de 27 ans. Il travailla pour la commande publique et privée jusqu'à ce qu'il devînt, à l'âge de 40 ans, l'architecte en chef de la compagnie PLM — il est l'un des dessinateurs de l'album du chemin de fer PLM commandé en 1859 par James de Rothschild —, puis l'architecte du gouvernement français. Saint-simonien proche de Paulin Talabot et de James de Rothschild, il a été promu officier de la Légion d'honneur en 1878²⁸⁶.

Le parcours de Louis Jules Bouchot a été riche en réalisations architecturales, essentiellement dans le monde ferroviaire, mais il est à noter que lui revint également la construction de palais et châteaux, à l'exemple du palais de justice de la ville de Tarbes, vers 1850, ou du château de Talabot à Marseille, conçu vers 1856 dans le style néoclassique pour le célèbre ingénieur saint-simonien Paulin Talabot, son ami et président de la compagnie PLM

²⁸⁴ LAMMING, Clive. Nice – Coni : incroyable dernière née des grandes lignes internationales. Dans : *Train Consultant Clive Lamming* [en ligne]. 9 octobre 2020. [Consulté le 16 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://trainconsultant.com/2020/10/09/nice-coni-incroyable-derniere-nee-des-grandes-lignes-internationales/>.

²⁸⁵ *Ibid.*

²⁸⁶ EBEL, Édouard. *Les ministres de la Guerre, 1792-1870 : Histoire et dictionnaire*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 19 octobre 2022, p. 23.

Algérie²⁸⁷. À Marseille encore lui revint la réalisation de l'hôtel des docks, œuvre majeure de cet architecte. Construit en 1863 dans un style purement néoclassique, ce bâtiment est aujourd'hui classé comme monument historique. L'architecte a aussi laissé son empreinte à Paris, avec la réalisation du bâtiment du ministère de la Défense, boulevard Saint-Germain²⁸⁸.

Plusieurs projets ferroviaires lui sont dus, notamment dans le sud de la France, avec la gare ferroviaire de Valence, la gare d'Avignon, la gare de Nice et la gare de Toulon. L'architecte a également eu une expérience internationale, hors de l'Algérie et de la France, avec la réalisation de l'ancienne gare de la ville de Milan en Italie, disparue depuis 1931²⁸⁹.

3.2 Albert Ballu, architecte de la gare d'Oran-centre

L'architecte de la gare d'Oran-centre est Albert Ballu. Né à Paris en 1849 où il décéda en 1939, il est le fils du célèbre architecte Théodore Ballu qui avait remporté le prix de Rome en 1840²⁹⁰.

Albert Ballu a fait ses études à l'École nationale supérieure des beaux-arts de Paris. Il obtint son diplôme en 1868, puis remporta de nombreux prix dont le Grand Prix de l'Exposition universelle de 1900. Il a été architecte diocésain d'Aix-en-Provence, d'Ajaccio, d'Alger et d'Oran et a aussi réalisé un grand nombre de restaurations d'édifices en France²⁹¹.

De 1889 à 1927, il a été l'architecte en chef des monuments historiques d'Algérie et on lui doit de nombreuses réalisations telles que la medersa de Constantine, le casino de Biskra, la cathédrale d'Oran et la gare d'Oran, de style néo-mauresque, en 1913²⁹². Il dirigea aussi, pendant plus de trente ans, les travaux des fouilles archéologiques en Algérie sur les sites de Timgad, Tébessa et Djemila. Il publia notamment un livre sur les ruines de Timgad, en trois volumes parus en 1897 et 1903 et 1911, puis un sur celles de Djemila, en 1921²⁹³.

²⁸⁷ EMMANUELLI, François-Xavier et CATY, Roland. *La Provence contemporaine : de 1800 à nos jours*. Michigan : Éditions Ouest-France, 31 décembre 1993.

²⁸⁸ DAUFRESNE, Jean-Claude. *Théâtre de l'Odéon : architecture, décors, musée*. Bruxelles : Éditions Mardaga, 2004, p. 78.

²⁸⁹ *Ibid.*,

²⁹⁰ Théodore Ballu a été architecte en chef des travaux de la ville de Paris. Il lui est revenu la réalisation de l'église de la Trinité et la reconstruction de l'hôtel de ville. *BALLU Théodore (répertoire des architectes diocésains du XIXe siècle)* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 20 avril 2018]. Disponible à l'adresse : <http://elec.enc.sorbonne.fr/architectes/17>.

²⁹¹ TEXIER, Simon. *Dictionnaire des Architectes : Les Dictionnaires d'Universalis*. Encyclopaedia Universalis. [S. l.] : Encyclopaedia Universalis, 27 octobre 2015.

²⁹² *Ibid.*,

²⁹³ BALLU, Albert. *Les Ruines de Timgad (Antique Thamugadi)*. [S. l.] : Neurdein frères, imprimeurs-éditeurs, 1911.

BALLU, Albert. *Les Ruines de Timgad ... Nouvelles découvertes ... Ouvrage illustré, etc.* [S. l.] : [s. n.], 1903.

Figure 55: Façade principale de la cathédrale d'Oran²⁹⁴



Figure 56 : Photo du pavillon de l'Algérie, Exposition universelle de 1889 à Paris²⁹⁵

BALLU, Albert. *Les ruines de Timgad, antique Thamugadi: sept années de découvertes (1903-1910)*. [S. l.] : Neurdein Frères, 1911.

BALLU, Albert (1849-1930) Auteur du texte. *Guide illustré de Djemila (Antique Cuicul)*, par Albert Ballu, architecte en chef des monuments historiques de l'Algérie. Alger : Jules Carbonel, 1926. [Consulté le 16 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k320953q>.

²⁹⁴ SENHADJI, Dalila. La cathédrale du Sacré-Cœur d'Oran (1898-1913). *Mélanges de la Casa de Velázquez. Nouvelle série* [en ligne]. Casa de Velázquez, Novembre 2014, n° 44-2, p. 249-278.

²⁹⁵ OULEBSIR, Nabila et VOLAIT, Mercedes (dir.). *L'orientalisme architectural entre imaginaires et savoirs*. Paris : Picard : CNRS, 2009, p. 101.

Figure 57 : Vue sur l'entrée du casino à Biskra²⁹⁶



3.3 Pierre Choupaut, architecte de l'actuelle gare d'Annaba

L'architecte de l'actuelle gare d'Annaba (ville alors nommée Bône) est Pierre Choupaut. Ce Breton, né en 1895 à Brest, s'installa en Algérie, puis au Maroc, à Agadir, où il décéda vers 1955²⁹⁷.

Élève de l'École supérieure des beaux-arts de Paris, il en obtint le diplôme en 1925. Trois ans plus tard, il quitta la métropole pour Bône ; il y réalisa de nombreux édifices tels que l'actuelle gare, le marché couvert et la poste. Architecte des monuments historiques et archéologue, il y réalisa aussi plusieurs fouilles des anciennes ruines romaines. Il est aussi l'architecte du casino municipal de Constantine²⁹⁸.

²⁹⁶ GIDE, André, ROUART, Eugène et WALKER, David H. *Correspondance*. [S. l.] : Presses Universitaires Lyon, 2006, p. 298.

²⁹⁷ Revue africaine. *Société historique algérienne*. 1935, Vol. 76-77, p. 157.

²⁹⁸ ANNABA-PATRIMOINE. Pierre Choupaut. Dans : *Annaba-Patrimoine* [en ligne]. 15 septembre 2019. [Consulté le 11 février 2023]. Disponible à l'adresse : <https://annaba-patrimoine.org/pierre-choupaut/>.

Figure 58 : Vue générale sur le marché couvert d'Annaba²⁹⁹



Figure 59 : Le théâtre d'Annaba après sa réhabilitation par Pierre Choupaut³⁰⁰



Figure 60: Vue générale sur le casino municipal à Constantine³⁰¹



3.4 Charles Montaland, architecte de la gare de Skikda

La gare de Skikda (ville anciennement nommée Philippeville) est une réalisation de l'architecte Charles Montaland. Celui-ci, né en 1871 et décédé en 1946, a été un élève de l'École nationale supérieure des beaux-arts de Lyon, puis de celle de Paris³⁰².

Il a été nommé architecte de la mairie de Philippeville entre 1905 et 1915 et on lui attribue la réalisation de nombreux édifices remarquables dans la ville, notamment la gare, l'hôtel de ville et la poste³⁰³. Il a aussi été l'architecte de la mairie de Mostaganem et du théâtre

²⁹⁹ Pierre Choupaut. Dans : *Annaba-Patrimoine* [en ligne]. 15 septembre 2019. [Consulté le 16 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.annaba-patrimoine.com/pierre-choupaut/>.

³⁰⁰ *Ibid.*

³⁰¹ *Ibid.*

³⁰² ALMI, Saïd. *Urbanisme et colonisation : présence française en Algérie*. Bruxelles : Éditions Mardaga, 2002, p. 93.

³⁰³ ARCHIVE SNTF, Boite 54.

de Sidi-Bel-Abbès³⁰⁴. Devenu architecte de gouvernement général en Algérie, il a été affecté aux constructions scolaires destinées aux indigènes³⁰⁵. Il a également réalisé, pour le compte de la Compagnie des chemins de fer algériens (CFA), plusieurs programmes de logement pour les cantonniers européens et indigènes³⁰⁶. Enfin, il réalisa le pavillon de l'Algérie pour l'Exposition coloniale internationale qui s'est tenue à Vincennes, en France, en 1931³⁰⁷.

Figure 61 : Vue générale sur l'hôtel de ville de Skikda³⁰⁸



Figure 62 : Vue générale sur le théâtre de Sidi-Bel-Abbès³⁰⁹



³⁰⁴ *Embellissements de Bel Abbés*. [En ligne]. L'Afrique du Nord illustré. Bel Abbés, 1933.

[Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse :

<http://oran3.free.fr/SBA%20MEKERRA/TOTALITE%20SBA%20MEKERRA/www.mekerra.fr/images/histoire/theatre-municipal/embellissements-1933.jpg>.

³⁰⁵ ARCHIVE SNTF, Boite 57.

³⁰⁶ *Ibid.*,

³⁰⁷ OULEBSIR, Nabila. *Les Usages du patrimoine : Monuments, musées et politique coloniale en Algérie, 1830-1930*. Paris : Les Editions de la MSH, 2004, p. 277. ISBN 978-2-7351-1006-3.

³⁰⁸ MATTERA, Jean. *Rusicade- Philippeville, photos et cartes postales période 1950-1962* [en ligne]. 2016.

[Consulté le 16 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://philippeville.jimdofree.com/cartes-postales/1950-1962/>.

³⁰⁹ M, Abdelkrim. Sidi Bel Abbès : Sit-in des travailleurs du Théâtre régional | El Watan. 09/09/2019 [en ligne].

El Watan. Sidi Bel abbés, 2019. [Consulté le 16 octobre 2021]. Disponible à l'adresse :

<https://www.elwatan.com/regions/ouest/bel-abes/sidi-bel-abbes-sit-in-des-travailleurs-du-theatre-regional-09-09-2019>.

Figure 63 : Carte postale du pavillon de l'Algérie lors de l'Exposition coloniale universelle de 1931³¹⁰



Figure 64 : Vue générale sur la mairie de Mostaganem³¹¹



Figure 65 : Vue générale sur la gare ferroviaire de Sidi-Bel-Abbès³¹²



³¹⁰ OULEBSIR, Nabila. *Op.cit.*, p. 277.

³¹¹ Photo personnelle, décembre 2017.

³¹² *Gare de Sidi-Bel-Abbès* [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 16 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://fr.geneawiki.com/images/5/57/Sidi_Bel_Abb%C3%A8s_la_gare.jpg.

En résumé de ce chapitre :

Le chemin de fer algérien a su donner satisfaction aux objectifs de la colonisation, qu'ils soient militaires, économiques, commerciaux, agricoles, industriels ou intellectuels. Il a participé à la ségrégation raciale par le déplacement de la population pour l'installation de villes européennes en fin des lignes ferroviaires, et par la séparation de cette population sur un territoire coupé en deux par la ligne impériale du Tell. Il s'agissait ainsi de *divide et impera*, à savoir : diviser pour mieux régner.

Si l'on se réfère aux quatre gares d'importance que nous avons sélectionnées pour notre étude, les premières gares ferroviaires en Algérie ont été implantées en dehors des fortifications de la ville, hormis la gare de Skikda. Là, le besoin d'une gare située sur le port était important pour faciliter la construction d'une ville européenne nouvelle, afin d'y loger les nouveaux arrivés ; le chemin de fer a matérialisé à Skikda une séparation entre les terrains des indigènes et ceux des Européens³¹³. Depuis sa construction, la gare d'Alger a perduré à sa place, mais une autre gare a vu le jour au début du 20^e siècle au niveau d'Agha pour mieux s'approcher du centre urbain. La gare d'Annaba s'est rapprochée du centre-ville et du port en trois temps. Quant à Oran, c'est la ville qui s'est agrandie jusqu'au quartier Karguenta et a fini par gagner la gare, qui se trouvait toujours dans ce quartier, malgré un changement de site.

Les grandes gares d'Algérie sont l'œuvre d'architectes importants, formés aux beaux-arts de Paris, comme l'architecte diocésain Albert Ballu, l'architecte breton Pierre Choupaut ou encore Charles Montaland, architecte du gouvernement général dont les œuvres se retrouvent à travers tout le pays, ainsi que d'autres comme Louis Jule Bouchot, probable architecte de la gare d'Alger. Le parcours résumé de chacun nous permet d'apprécier les sensibilités architecturales de chacun et d'ainsi mieux appréhender les œuvres qu'ils ont conçues.

Dans les chapitres qui vont suivre nous allons nous attarder sur l'aspect architectural et technique des gares ferroviaires algériennes, sur la sélection des gares choisies et cela dans le but de mieux comprendre la diversité du langage architecturale employé pour ces gares, connaître et savoir reconnaître les éléments architectoniques liés au monde ferroviaire en Algérie, appréhender l'organisation spatiale et fonctionnelle des gares et aborder les techniques constructives employées.

³¹³ *Carte des environs de Philippeville* [image en ligne]. 1840. [Consulté le 16 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8494594k>.

**Partie II : Spécificités
architecturales et constructives des
gares**

L'histoire de l'architecte ou l'histoire matérielle du bâti, approfondi la connaissance accumulée en intégrant l'histoire de l'objet sur la longue durée et en déterminant les modes opératoires de l'intervention sur celui -ci. L'analyse, par le détail, des éléments et des composants du bâti, dans leur conformation qui va du projet réalisé à sa possible variation à son avenir, précisent ces partis consolidés et son possible devenir.³¹⁴

Franz Graf

³¹⁴ KLEIN, Richard. *A quoi sert l'histoire de l'architecture aujourd'hui ?* Paris : Hermann, 11 avril 2018, p. 70-71.

La deuxième partie de cette thèse consacrée à l'architecture des gares algériennes se compose de quatre chapitres complémentaires. Elle permet de lire en profondeur l'architecture ferroviaire en Algérie à partir de sa richesse et de sa diversité, allant du néoclassique à l'éclectique passant par le néo-mauresque et se terminant par le mouvement moderne, ainsi que ses relations avec l'architecture de la France et d'autres pays.

Cette partie dévoile la richesse architectonique ferroviaire algérienne par l'étude de différents éléments, du campanile à la coupole en passant par les auvents, les ouvertures et les balcons, notamment, ainsi que par l'étude des façades des gares précédemment sélectionnées. Un point sur l'organisation spatiale et fonctionnelle de ces gares met en avant la diversité des aménagements architecturaux, comment ils permettent la mise en place des différents services trouvés dans les gares, et comment ils s'adaptent aux enjeux actuels du transport ferroviaire. Les techniques constructives classiques ou innovantes employées dans la construction des gares sélectionnées sont également abordés, ainsi que la description des matériaux, qu'ils aient été utilisés pour la construction de l'ossature des bâtiments voyageurs ou pour des finitions, parfois particulièrement soignées.

Chapitre 3 : Les gares ferroviaires, de la naissance à l'hybridation

La gare est en effet le cœur du réseau ferroviaire et c'est par ce réseau que naît la France moderne. De 1830 à 1880, le chemin de fer tisse sur tout le territoire une résille métallique qui fortifie le centralisme parisien, unifie le pays, met toutes les provinces à l'heure de la capitale, bouleverse la démographie, crée de nouveaux paysages, exalte la sidérurgie (rails, wagons, halles), l'énergie de la vapeur (la locomotive).³¹⁵

Michel Ragon

La gare ferroviaire a longuement été un ouvrage témoignant du progrès et de la modernisation d'un pays, en même temps qu'elle était l'image illustrant la richesse d'une compagnie ferroviaire. Née en Angleterre vers le début du 19^e siècle, elle a été présente dès 1830 aux États-Unis, puis en France vers 1837³¹⁶. Quant à la première gare de voyageurs en Algérie, elle a été inaugurée à Blida vers 1860³¹⁷.

La gare, par son caractère évolutif et ses capacités d'adaptation, représente un objet complexe à étudier. Conçu tantôt par des ingénieurs, tantôt par des architectes, ce bâtiment d'architecture continue d'embellir nos rues et nos villes. On ne peut pas parler de la production architecturale des gares sans être confronté à la complexe question du style et du type en architecture ferroviaire, et ce, en Algérie comme ailleurs.

Dans ce chapitre et le chapitre suivant, la production architecturale ferroviaire d'un siècle et demi en Algérie est présentée ; elle part du style néoclassique jusqu'au style moderne et

³¹⁵ RAGON, Michel. *L'architecture des gares : naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*. Paris : Denoël, 1984, p.05.

³¹⁶ Le premier bâtiment voyageur a été construit à Liverpool ; il a été ouvert aux voyageurs en 1830. CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE. *Architecture et urbanisme des gares de chemins de fer/ Bowie Karen* [en ligne]. 5 mars 2018. [Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.youtube.com/watch?v=4hJY7sVNp3c>.

En 1837, à Paris, la gare Saint-Lazare a ouvert ses portes aux voyageurs. BOWIE, Karen. *Les grandes gares parisiennes au XIX^e siècle*. Paris : Action artistique de la Ville de Paris, 1987, p. 54.

³¹⁷ La gare de Blida a été inaugurée le 15 août 1860 en présence de Monseigneur l'archevêque d'Alger et du gouverneur général d'Alger. PAVY, Louis-Antoine-Augustin. *Allocution, prononcée par Mgr l'évêque d'Alger pour la bénédiction de la première pierre de la gare du chemin de fer de Blidah*. Blida : bibliothèque impériale, 1859. [Consulté le 4 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5789330v>.

contemporain³¹⁸. Le travail présenté se base non seulement sur une exploitation de documents inédits, comme des archives trouvées au centre d'archives de la SNTF, mais également sur des sources personnelles comprenant des photographies, des cartes postales et divers autres documents.

Ce chapitre consiste en une lecture architecturale de bâtiments pour voyageurs construits en Algérie pendant plus d'un demi-siècle. Présentée de façon chronologique, celle-ci doit permettre de reconnaître les styles et de comprendre les inspirations des architectes et des ingénieurs sur ce laps de temps. L'étude couvre les périodes de prospérité et de déclin qu'a connues le monde ferroviaire en Algérie ; elle permet ainsi de souligner que le contexte de la colonisation a eu un impact direct sur la production architecturale³¹⁹.

³¹⁸ La gare d'Alger et celle de Constantine ont été construites dans un style néoclassique. Plus de détails dans le chapitre suivant (3).

La gare d'Arzew, celle de Bourj Mnaeïl, et la gare ferroviaire de l'aéroport d'Alger, construite en 2019, sont des exemples de gares algériennes contemporaines. Plus de détails dans le chapitre suivant (3).

³¹⁹ La majeure partie des investissements ferroviaires postcoloniaux date d'après 2014. Plus de détails dans le chapitre suivant (3).

1 L'architecture ferroviaire du 19^{ème} siècle en Algérie

L'« embarcadère du chemin de fer », le « débarcadère », le « bâtiment voyageurs » sont quelques vocabulaires attribués auparavant aux bâtiments que nous appelons aujourd'hui communément « la gare »³²⁰. En Algérie, les transports en commun routiers étant les moyens de transport les plus utilisés, le terme « gare » désigne souvent la gare routière ; les gares où transitent les trains sont généralement appelées « gares ferroviaires ». Dans cette thèse, le terme « gare » sera employé dans le sens de gare ferroviaire.

L'étude des gares ferroviaires peut se faire à partir de différentes classifications :

- Une classification par usage se base sur l'utilisation qui est faite des gares : gares pour voyageurs, gares aux marchandises, gares marchés, gares hôtels, et autres. Ce type de classification a été utilisé par Michel Ragon dans *L'architecture des gares*³²¹.
- La classification sur l'exploitation se réfère à la compagnie exploitante, avec la difficulté que parfois plusieurs compagnies ferroviaires exploitent la même gare. On retrouve une telle classification dans l'ouvrage *De Paris à la mer* d'Hélène Bocard et Philippe Ayrault³²².
- La classification peut être faite par destination : gares de centre-ville, gares de banlieue, gares régionales, gares de campagne, etc.
- Elle peut s'établir selon le trafic des voyageurs, qui détermine la classe des gares : gare de première classe, gare de seconde classe, station, comme dans le travail de thèse de François Poupardin³²³.
- Les gares peuvent encore être classées par leur situation sur le réseau : gares terminus, gares de passage, gares frontières et autres, comme dans le travail de Léonce Reynaud³²⁴.

³²⁰ RAGON, Michel. *L'architecture des gares : naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*. Paris : Denoël, 1984, p. 5.

Souvent, la gare au sens strict n'occupe qu'une partie de ce qui est nommé ainsi. CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE. *Architecture et urbanisme des gares de chemins de fer/ Bowie Karen* [en ligne]. 5 mars 2018. [Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.youtube.com/watch?v=4hJY7sVNp3c>.

³²¹ RAGON, Michel. *L'architecture des gares : naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*. Paris : Denoël, 1984.

³²² BOCARD, Hélène et AYRAULT, Philippe. *De Paris à la mer : la ligne de chemin de fer Paris-Rouen-le Havre : Ile-de-France et Haute-Normandie*. Paris : Inventaire général du patrimoine culturel, 2005.

³²³ POUPARDIN, François. *L'architecture des bâtiments voyageurs des compagnies de chemin de fer en France, des origines à la seconde guerre mondiale : étude des programmes et des types* [en ligne]. Thèse de doctorat. Paris 1 : Paris 1, 1 janvier 2005. [Consulté le 28 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.theses.fr/2005PA010601>.

³²⁴ REYNAUD, Léonce. *Traité d'architecture-Planches*. 3^{ème} édition. Paris : Dunod. Paris, 1870 1867. [Consulté le 11 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5627138z>.

- Un classement peut se baser sur la configuration du bâtiment voyageurs en « L », en « U », parallèle aux voies ou en frontal, comme le fit Akihiko Kanai lors de sa thèse³²⁵.
- Enfin, pour faire référence au travail de Georges Ribeill, une classification peut s'organiser en se basant sur le type des entrées et des sorties des gares³²⁶.

Ces différentes classifications montrent clairement la complexité du traitement du sujet ; les points de vue, divers et variés, de ceux qui les ont utilisées sont tous justifiés. Cependant, pour conduire et restituer notre étude, au lieu de tenter d'utiliser une de ces classifications, nous avons préféré réaliser une lecture chronologique de leur langage architectural afin de dévoiler toute la richesse architecturale produite durant le siècle et demi d'existence des gares en Algérie. Cette lecture n'est certes pas exhaustive puisqu'elle s'est limitée dans un premier temps majoritairement aux façades, avec la mise en avant de quelques éléments importants, comme les portes, la tour d'horloge, etc.

Il est à noter que ce chapitre 3 et le chapitre suivant abordent les styles de l'architecture ferroviaire algérienne, en les resituant par rapport aux réalisations ferroviaire d'autres pays. Il est aussi important de resituer l'architecture ferroviaire dans un contexte architectural plus large. Les courants architecturaux académiques identifiés dans l'ouvrage *Alger, ville et architecture 1830-1940* suivent la chronologie suivante : de 1830 à 1860 le style néoclassique s'imposa, puis vint celui de l'« haussmannisation » du paysage urbain³²⁷. Comme cela va être détaillé, en ce qui concerne la production de l'architecture ferroviaire en Algérie, seul le style néoclassique a été suivi de 1860 jusqu'à la fin du 19^e siècle. Ce ne fut qu'à partir du 20^e siècle que l'expérimentation architecturale dans le monde ferroviaire et la diversification prirent place et se libérèrent, pour s'adapter tantôt à une culture locale, tantôt à une tendance internationale.

1.1 La naissance de l'architecture ferroviaire algérienne en style néoclassique

Apparues en Algérie vers 1860, les premières gares ferroviaires ont été construites en style néoclassique par des architectes ou des ingénieurs, ces derniers étant souvent des saint-simoniens³²⁸.

³²⁵ KANAI, Akihiko. *Les gares françaises et japonaises, halle et bâtiment principal - Une recherche comparative*. Paris : École Nationale des Ponts et Chaussées, 2005, p. 283.

³²⁶ BOWIE, Karen. *op.cit.*, p. 33.

³²⁷ PIATON, Claudine, HUEBER, Juliette, AICHE, Boussad, et al. *op.cit.*, p. 50-68.

³²⁸ Comme précédemment dit, la première gare en Algérie a été celle de Blida. Voir chapitre 1.

RENAULT, Christophe et LAZÉ, Christophe. *Les styles de l'architecture et du mobilier*. Nouvelle édition revue et augmentée. Paris : Editions Jean-Paul Gisserot, 2006, p. 104.

Le style néoclassique a été adopté au cours de la période impériale, soit durant plus de 70 ans, par diverses compagnies ferroviaires³²⁹. Ce langage néoclassique en architecture se caractérisait par des constructions majoritairement sous forme parallélépipédique, où la symétrie s'imposait ainsi qu'une rythmicité des ouvertures, souvent en arc de plein cintre. La présence d'un fronton était fréquente, tout comme celle de balustres et d'œil-de-bœuf.

Avec les premières gares construites en Algérie, ce style a été présent à l'est et au centre du pays sur les lignes de la Compagnie PLM, comme l'illustrent toujours les gares de Constantine et de Sétif et les gares d'Alger et de Blida. On le retrouvait également à l'ouest avec, pour meilleur exemple de ce style, l'ancienne gare de Aïn Témouchent construite sur une ligne qui appartenait à la Compagnie de l'Ouest algérien.



Figure 66 : Vue générale de la gare d'Alger — Réalisation de 1868, architecte Louis-Jules Bouchot³³⁰

Ce style d'architecture de gares se retrouvait également en France et dans de nombreux pays pour les constructions de cette période. On peut citer l'ancienne gare de Milan, en Italie, œuvre de l'architecte saint-simonien de la gare d'Alger, le Français Louis-Jules Bouchot³³¹. Cette gare avait été ouverte au public en 1864, soit quatre ans avant la gare d'Alger³³². Les ressemblances entre les deux gares ont donc été nombreuses. Elles ont été construites selon un

³²⁹ *Ibid.*, p. 106.

³³⁰ Photo prise par l'auteur le 02/02/2018.

³³¹ Louis-Jules Bouchot (1817-1907) était un architecte français qui réalisa notamment la gare de Nice-Ville et la première gare centrale de Milan. JANBERG, Nicolas. *Louis-Jules Bouchot (1817 - 1907)* [en ligne]. Berlin : Structurae c/o Nicolas Janberg, [s. d.]. [Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://structurae.net/fr/personnes/louis-jules-bouchot>.

³³² GODOLI, Ezio et COZZI, Mauro (dir.). *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*. 1. ed. Palermo : D. Flaccovio, 2004.

plan identique avec une mise en avant de l'entrée principale comprenant cinq portes d'entrée pour la gare milanaise et trois pour la gare algéroise ; les traitements de la façade principale et des angles ont été similaires.



Figure 67 : Vue générale de l'ancienne gare de Milan — Réalisation de 1864, architecte Louis-Jules Bouchot³³³

La gare de Kiev, à Moscou en Russie, a été construite par l'architecte Vladimir Choukhov dans un style purement néoclassique, avec des arcs en plein cintre et des colonnes d'ordre ionique ; l'entrée a été prévue sous un arc en plein cintre. La gare de Zurich, en Suisse, a été pour sa part construite avec une parfaite symétrie et des arcades avec un arc en plein cintre, rappelant le style néoclassique³³⁴. Elle a été ouverte au public en 1871.

En France, les gares ferroviaires construites dans le style néoclassique ont été nombreuses. On peut citer la gare de Lyon à Paris, de la Compagnie PLM, due à l'architecte Marius Toudoire, et la gare de Nice-Ville qui, dessinée par l'architecte de la gare d'Alger, Louis-Jules Bouchot, a été conçue de taille et d'architecture très similaires³³⁵. Dès son ouverture au public la même année que la gare d'Alger, soit 1868, la gare de Nice-Ville comportait une entrée à trois portes en arc plein cintre et une horloge centrale au cœur de son fronton dit « double ».

³³³ L'ancienne gare centrale dessinée par l'architecte français Louis-Jules Bouchot sur le *Giornale de ll'Ingegnere e Architetto* en janvier 1865. POZZI, Pompeo. *Louis-Jules Bouchot* [image en ligne]. 1864. [Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Louis-Jules_Bouchot&oldid=188443073. Page Version ID: 188443073.

³³⁴ RENAULT, Christophe et LAZÉ, Christophe. *Op.cit.*, p. 41.

³³⁵ L'architecte français Denis Marius Toudoire a réalisé pour la Compagnie PLM de grandes gares comme la gare de Lyon à Paris, celles de Bordeaux-Saint-Jean et de Toulouse-Matabiau. Il a également été un des architectes de la Grande Poste d'Alger. OULEBSIR, Nabila et VOLAIT, Mercedes (dir.). *L'orientalisme architectural entre imaginaires et savoirs*. Paris : Picard : CNRS, 2009, p. 63.

Figure 68 : Vue générale sur la gare centrale de Zurich en Suisse³³⁶



Figure 69 : Vue générale sur la gare de Kiev à Moscou, en Russie³³⁷



Figure 70 : Vue générale de la gare de Lyon à Paris, en France³³⁸



Figure 71 : Vue générale de la gare de Nice-Ville en France³³⁹



³³⁶ AUZIAS, Dominique et LABOURDETTE, Jean-Paul. *Zurich 2014 Petit Futé*. Paris : Petit Futé, 15 novembre 2013.

³³⁷ Gare de Kiev (Moscou, 1917). *Structurae* [en ligne]. 2006. [Consulté le 5 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://structurae.net/fr/ouvrages/gare-de-kiev>.

³³⁸ *La gare de Lyon à Paris* [image en ligne]. 1900. [Consulté le 5 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : http://paris1900.lartnouveau.com/paris12/gare_lyon.htm.

³³⁹ VD. *Gara de Nice-Ville* [image en ligne]. 6 septembre 2015. [Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Nice_train_Station.JPG#filehistory. Propre travail.

Si l'on revient plus en détail à l'architecture ferroviaire en Algérie, la gare de Constantine a été construite, comme ce fut précédemment évoqué, dans un style néoclassique dont l'architecte a intégré les principales caractéristiques. Ainsi la gare comprend une façade parallélépipédique rythmée par la présence d'ouvertures symétriques en arc en plein cintre et présence de l'œil-de-bœuf³⁴⁰.



Figure 72 : Vue générale de la gare de Constantine — Réalisation de 1868, Compagnie PLM³⁴¹

L'arc en plein cintre compose les entrées principales des gares en Algérie, Cependant, certaines exceptions peuvent être remarquées à l'exemple de la gare d'El Mohammadia³⁴².



Figure 73 : Entrée de la gare de Constantine



Figure 74 : Entrée de la gare d'Alger



Figure 75 : Entrée de la gare d'El Mohammadia

³⁴⁰ DERROITTE, Luc. *Dictionnaire de l'ornement*. Paris : Gisserot, 9 février 2012, p. 217.

³⁴¹ BENDJABELLAH, Intissar. Constantine : Transport à Didouche Mourad - Le train toujours boudé. *El Watan*. [en ligne]. El Watan. Alger, 28 mai 2018. [Consulté le 5 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://infotraficalgerie.dz/actualites/constantine-transport-a-didouche-mourad-train-toujours-boude/>.

³⁴² El Mohammadia était nommé Perrégaux durant la période coloniale.

Dans l'architecture ferroviaire néoclassique, on remarque l'utilisation récurrente du fronton³⁴³. Ils abritent l'horloge, un élément important à l'époque de leur construction, où la gare était perçue comme un monument repère dans la ville.

En Algérie, il existe plusieurs types de frontons. Celui de la gare Alger est un fronton triangulaire, forme qui se retrouve à la gare de Lille-Flandres. La gare de Constantine est ornée d'un fronton appelé « double », comme celui de la gare de Nice-Ville.



Figure 79 : Fronton de la gare d'Alger



Figure 78 : Fronton de la gare Lille-Flandres



Figure 77 : Fronton de la gare Constantine



Figure 76 : Fronton de la gare de Nice-Ville



Figure 80 : Vue générale de la gare de Sétif — Réalisation de 1879, Compagnie de l'Est algérien³⁴⁴

³⁴³ DERROITTE, Luc. *Dictionnaire de l'ornement*. Paris : Gisserot, 9 février 2012, p. 136.

³⁴⁴ CHELIGHOUM, Amel, BENABDELLAH, Amel et KHELFALLAH, Sheherazad (Encadreur). *La sauvegarde et réhabilitation du patrimoine ferroviaire : cas de la gare de Sétif* [en ligne]. Mémoires de Master. Jijel : Université de Jijel, 2018. [Consulté le 29 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://dspace.univ-jijel.dz:8080/xmlui/handle/123456789/626>. Accepted: 2020-10-11T21:17:14Z.

D'autres styles de frontons embellissent les gares algériennes à l'image de celle de Sétif avec son fronton nommé « entrecoupé » ou de celle de Guelma avec son fronton dit « à pans »³⁴⁵.



Figure 81 : Fronton entrecoupé de la gare de Sétif



Figure 82 : Fronton à pans de la gare de Guelma



Figure 83 : Vue générale de l'ancienne gare ferroviaire de Aïn Témouchent — Réalisation de 1882, Compagnie de l'Ouest algérien³⁴⁶

En architecture ferroviaire de style néoclassique, l'utilisation de balustres et de corniches a été courante. On les a retrouvés à la gare de Aïn Témouchent au niveau du toit et pour marquer les niveaux d'un bâtiment, comme à la gare de Sétif au niveau de l'étage, et à la gare d'Alger

³⁴⁵RATKOVIC, Stéphane. *Le Fronton dans l'architecture française de la seconde moitié du XVI^e et du début du XVII^e siècles*, [S. l.] : [s. n.], 1998. .

³⁴⁶ ROSSO, Jean-Claude. *Saint Denis du Sig* [en ligne]. [s. d.], p. 6. Disponible à l'adresse : https://jeanyvesthorrignac.fr/wa_files/INFO_20688_20SIG.pdf.

afin de marquer chaque niveau³⁴⁷. Ces éléments d'architecture se sont aussi retrouvés dans les plus grandes gares construites dans la deuxième moitié du 19^e siècle en dehors de l'Algérie, à l'image de la gare de l'Est à Paris, de la gare Saint-Charles à Marseille ou de la gare de Madrid-Atocha en Espagne.

Figure 84 : La gare de Madrid-Atocha en Espagne³⁴⁸



Figure 85 : La gare de l'Est à Paris, en France³⁴⁹



L'utilisation de l'œil-de-bœuf comme élément de décoration extérieure a également été très présente dans l'architecture ferroviaire néoclassique³⁵⁰. Cet élément architectural abritait en général l'horloge ; il était, par sa forme, adapté à cette fonction. Mais, il a aussi été employé au-delà du fronton abritant l'horloge. On le trouve ainsi comme un élément d'architecture sur les façades des gares d'Alger et de Constantine.

³⁴⁷ LALLEMAND, Charles. *L'Ouest de l'Algérie. Réseaux exploités par la compagnie de l'Ouest-Algérien, lignes de l'Ouest-Algérien et de la Cie franco-algérienne*. Paris : CHALLAMEL ET Cie, ÉDITEURS, 1891. [Consulté le 5 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5789563x>.

³⁴⁸ *Gare d'Atocha* [image en ligne]. 2021. [Consulté le 5 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.esmadrid.com/fr/information-touristique/estacion-de-atocha>.

³⁴⁹ BOCHENEK, Gilbert. *Gare de Paris-Est* [image en ligne]. 2009. [Consulté le 5 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Gare_de_Paris-Est&oldid=186879030. Page Version ID: 186879030.

³⁵⁰ DERROITTE, Luc. *Op,cit*, p.217.



Figure 86 : Œil-de-bœuf de la gare d'Alger



Figure 87 : Œil-de-bœuf de la gare de Constantine

L'emploi de claveaux dans l'architecture ferroviaire a été très commun³⁵¹. Ils sont utilisés pour marquer les portes ou les contours des fenêtres et mettre en valeur des bâtiments, comme dans les gares d'El-Mohammadia, de Aïn Témouchent et de Blida. Ils pouvaient donner sur des balcons comme aux gares de Sétif et de Constantine.



Figure 88 : Vue générale de la gare de Mohammadia « Mascara » — Réalisation de 1879, Compagnie PLM³⁵²

³⁵¹ LAVENU, Mathilde et MATAOUCHEK, Victorine. *Dictionnaire d'architecture*. Paris : Éditions Gisserot, 2017, p. 35.

³⁵² DUVAL, Albert. *Perrégaux - Carte postale ancienne* [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 6 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.geneanet.org/cartes-postales/view/39120#0>.

1.2 Le style éclectique dans l'architecture ferroviaire d'Algérie et d'ailleurs

Le style éclectique, ou style éclectique pittoresque moyen et tardif, prôné par l'historien de l'architecture « Meeks » dans les années 1950, a marqué sa présence dans diverses gares ferroviaires en Algérie³⁵³. Ce style est caractérisé par un mélange de styles architecturaux dans une seule construction. À titre d'exemple, la gare de Khemis Miliana (ex-Affreville) se caractérise par une architecture d'apparence néoclassique, avec des portes d'entrée en arc plein cintre et des corniches qui marquent les niveaux du bâtiment ; s'y mêlent des fenêtres horizontales, empruntées à l'architecture moderne, et des balcons en encorbellement³⁵⁴.



Figure 89 : Vue générale de la gare de Khemis Miliana, Compagnie — Réalisation de 1879, PLM³⁵⁵

La gare de Maghnia est située à l'extrême ouest de l'Algérie, la tour de l'horloge semble originale et présente au centre de cet édifice pour marquer la symétrie, un mélange d'architecture classique avec une ornementation mauresque faite de céramiques sur les côtés de la tour de l'horloge et sous la crête.

³⁵³ RENAULT, Christophe et LAZÉ, Christophe. *Les styles de l'architecture et du mobilier*. Nouvelle édition revue et Augmentée. Paris : Editions Jean-Paul Gisserot, 2006.

³⁵⁴ Définition de *ENCORBELLEMENT* [en ligne]. Nancy : cnrtl.fr, [s. d.]. [Consulté le 26 avril 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.cnrtl.fr/definition/academie8/encorbellement>.

³⁵⁵ *Photos de la gare de Khemis Miliana* [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 6 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://el-khemis.blog4ever.com/photos>.



Figure 90 : Vue générale de la gare de Maghnia, Photo de 1923, Compagnie PLM³⁵⁶

Quand on parle d'éclectisme dans le monde ferroviaire, on se doit de citer la gare d'Anvers-Central en Belgique qui donne une leçon d'architecture. Ce bijou architectural est souvent considéré comme la plus belle gare ferroviaire d'Europe. Dessinée par l'architecte belge Louis de la Censerie, elle a été construite dans un style mêlant le néogothique au néoclassique avec une utilisation remarquable du verre et du fer³⁵⁷. Elle a été ouverte au public en 1905³⁵⁸.



Figure 91 : La gare d'Anvers-Central en Belgique³⁵⁹

³⁵⁶ Maghnia-Djebala. Dans : *Maghnia-Djebala* [en ligne]. 2017. [Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse : http://maghnia-djebala.blogspot.com/p/blog-page_8.html.

³⁵⁷ Louis Joseph Jean-Baptiste de la Censerie (1838 -1909), architecte belge, a été actif dans la seconde moitié du 19^e siècle et au début du 20^e siècle. Il a été lauréat en 1862 du prestigieux prix de Rome d'architecture. *Louis de la Censerie (1838 - 1909)* [en ligne]. Berlin : Structurae c/o Nicolas Janberg, 2009. [Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://structurae.net/fr/personnes/louis-de-la-censerie>.

³⁵⁸ YADAN, Henri. *Gare d'Anvers, un monument historique Art Nouveau* [image en ligne]. 2019. [Consulté le 6 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://magazine.bellesdemeures.com/luxe/art-de-vivre/gare-d-anvers-un-monument-historique-art-nouveau-article-30026.html>.

³⁵⁹ *Ibid.*

Le deuxième exemple d'importance d'une architecture ferroviaire éclectique est la gare Chhatrapati Shivaji située à Mumbai, en Inde. Œuvre de l'architecte britannique Frederick William Stevens, cette gare mêle une architecture néogothique victorienne à une architecture typique des palais indiens, pour un résultat unique³⁶⁰. Elle a été ouverte au public en 1887 et elle a été classée en 2004 sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO³⁶¹.

Figure 92 : La gare de Chhatrapati Shivaji à Mumbai, en Inde³⁶²



Figure 93 : Gare de Biélorussie à Moscou, en Russie³⁶³



³⁶⁰ Frederick William Stevens (1847-1900) était un architecte anglais qui travaillait pour le gouvernement colonial britannique en Inde. *Frederick William Stevens (1847 - 1900)* [en ligne]. Berlin : Structurae c/o Nicolas Janberg, 2007. [Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://structurae.net/fr/personnes/frederick-william-stevens>.

Architecture de l'Inde. Dans : *HISOUR Art Culture Histoire* [en ligne]. 18 mai 2018. [Consulté le 7 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.hisour.com/fr/architecture-of-india-31201/>.

³⁶¹ L'UNESCO (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* en anglais ou Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture en français) est une institution spécialisée internationale de l'Organisation des Nations Unies (ONU).

³⁶² MAJUMDER, Hitaishi. Le Terminus de Chhatrapati Shivaji, à Mumbai : bien plus qu'une gare. Dans : *itinari* [en ligne]. 26 mai 2020. [Consulté le 6 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.itinari.com/fr/chhatrapati-shivaji-terminus-mumbai-not-just-a-railway-station-b94h>.

³⁶³ DORION, Henri. *Moscou : gare de Biélorussie* [image en ligne]. 1966. [Consulté le 7 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://monde.ccmd.qc.ca/ressource/?id=116671&demande=desc>.

Figure 94 : La gare centrale de Luxembourg, Grand-Duché de Luxembourg³⁶⁴



Figure 95 : La gare de Limoges-Bénédictins à Limoges, en France³⁶⁵



En Russie, l'architecture éclectique a été très présente durant le 19^e siècle, comme en témoigne la gare de Biélorussie à Moscou. Ouverte au public en 1870, cette dernière a été construite avec un mélange d'architecture néo-baroque et d'architecture néoclassique³⁶⁶. La gare du Luxembourg, située dans la capitale du Grand-Duché du Luxembourg (Luxembourg en version courte), illustre également le style éclectique. Cette gare pittoresque ouverte au public vers 1907 a été construite par trois architectes allemands, messieurs Rüdell, Jüsgen et Scheuffel³⁶⁷. En France, le meilleur exemple de l'architecture éclectique est la gare de Limoges-Bénédictins, œuvre majeure de l'architecte Roger Gonthier³⁶⁸. Il s'agit là d'un chef-d'œuvre mêlant l'architecture art nouveau, l'architecture Art déco, l'architecture néoclassique et l'architecture régionale. Cette gare est aujourd'hui considérée parmi les plus belles

³⁶⁴ La gare centrale de Luxembourg. Dans : *Mapio.net* [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 7 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://mapio.net/pic/p-46182883/>.

³⁶⁵ BRISSAUD, René et PLAS, Pascal. *Limoges-Bénédictins, Histoire d'une gare*. Limoges : L. Souny, 2008.

³⁶⁶ MARSAN, Jean-Claude. *Montréal en évolution: Quatre siècles d'architecture et d'aménagement*. Montréal : PUQ, 26 avril 2019, p. 257.

³⁶⁷ BRUXELLES-CAPITALE, Région de. *Un siècle d'architecture et d'urbanisme : 1900-2000*. Bruxelles : Éditions Mardaga, 2000, p. 46.

³⁶⁸ Roger Gonthier (1884-1978) était un architecte français. Il avait pour père Marc Martin dit Henri Gonthier, architecte-inspecteur des bâtiments de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans. PLAS, Pascal. Roger Gonthier, un architecte singulier. Dans : *Les Anciens de Gay-Lu* [en ligne]. 10 mai 2018. [Consulté le 26 avril 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.anciensdegaylu.com/roger-gonthier-architecte-singulier-de-pascal-plas/>.

d'Europe³⁶⁹. Cependant, lors de son inauguration en 1923, elle avait été très mal reçue par l'opinion publique, car elle avait été assimilée par les journalistes à une mosquée, ou encore à la gare d'Oran mise en service quelques années plus tôt. Nous étudierons la gare d'Oran en détail plus loin.

Le style éclectique a eu un impact en Algérie, comme nous l'avons évoqué précédemment, mais il s'y est développé différemment. La présence, même parfois timide, d'un style qui sera nommé « néo-mauresque » mêlé au style Art déco, ou au style moderne dans certaines gares, a créé une originalité propre à l'Algérie³⁷⁰. La gare d'Annaba (ex-Bône) illustre parfaitement la mixité culturelle et architecturale avec ses ouvertures de formes rectangulaires, en bandes et en arcs plein cintre, ornées de motifs arabo-mauresques.



Figure 96 : Vue générale de la gare d'Annaba, avant rénovation, Compagnie de Bône-Guelma³⁷¹

³⁶⁹ La gare de limoges-bénédictins élue plus belle gare de France 2022, votes sur les réseaux sociaux de SNCF Gares & Connexions. Pour la finale, la gare de Limoges-Bénédictins a reçu 15 337 votes. Suivi par la gare de Saint Briec et celle de Troyes ont comptabilisé respectivement 11 699 et 4 754 votes. *La gare de Limoges-Bénédictins élue plus belle gare de France 2022 | Ville de Limoges* [en ligne]. 5 octobre 2022. [Consulté le 11 février 2023]. Disponible à l'adresse : <https://www.limoges.fr/actualites/la-gare-de-limoges-benedictins-elue-plus-belle-gare-de-france-2022>.

³⁷⁰ AÏCHE, Boussad. *Architectures au Maghreb (XIXe-XXe siècles): Réinvention du patrimoine*. [S. l.] : Presses universitaires François-Rabelais, 22 avril 2013, p. 26.

RENAULT, Christophe. *Mémo de l'architecture*. Paris : J.-P. Gisserot, 2012, p. 56.

³⁷¹ *La gare d'Annaba* [en ligne]. 2018. [Consulté le 23 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.sntf.dz/index.php/13-elements/41-galerie#gallery7de2b222c3-4>.

Les figures suivantes donnent des vues de détail sur l'architecture religieuse représentée par la flèche, les décorations néo-mauresques ou arabo-mauresques marquant les ouvertures et le minaret, et un traitement d'angle épuré d'inspiration moderne.



Figure 97 : Flèche de la gare d'Annaba



Figure 98 : Décoration mauresque encadrant les fenêtres de la gare d'Annaba



Figure 99 : Traitement d'angle de la gare d'Annaba

2 Une architecture singulière pour le début du 20^{ème} siècle en Algérie

Cette période est marquée par le début d'un renouveau dans l'architecture ferroviaire en Algérie, nous sortons d'un style international et nous orientons vers une architecture plus locale dans certains cas ou une architecture adaptée à des besoins spécifiques ou temporels. Cette nouvelle orientation a permis la production d'une architecture singulière à l'Algérie. Cette architecture singulière est marquée par l'hybridation des styles et des formes comme cela a été souligné par Claudine Piaton, Thierry Lochard et Aïche Boussad dans l'ouvrage intitulé « Alger ».

2.1 Le néo-mauresque dans l'architecture ferroviaire des pays du Maghreb et d'ailleurs

L'Algérie a vu se développer, au début du 20^e siècle, un nouveau style architectural, nommé « néo-mauresque », dicté par le gouverneur général de l'Algérie, Charles Célestin Jonnart³⁷². Dans la vision d'une colonisation proche des autochtones, le gouverneur général a imposé, par le biais d'une série de circulaires, un nouveau style aux constructions publiques.

³⁷² PIATON, Claudine, HUEBER, Juliette, AICHE, Boussad, et al. *Op.cit.*, p. 58.

Charles Célestin Auguste Jonnart, homme politique français, a été gouverneur général de l'Algérie en 1918. OULEBSIR, Nabila. *Les Usages du patrimoine : Monuments, musées et politique coloniale en Algérie, 1830-1930*. Paris : Les Editions de la MSH, 2004, p. 335.

L'objectif était de générer une architecture qui présentait un métissage entre l'architecture européenne et l'architecture maghrébine arabo-musulmane.



Figure 100 : Vue générale sur la gare centrale d'Oran — Architecte Albert Ballu, Compagnie PLM³⁷³

Le style néo-mauresque a été adopté par plusieurs architectes, notamment à l'ouest de l'Algérie. La gare d'Oran, œuvre de l'architecte Albert Ballu, est la consécration de ce style appliqué dans le monde ferroviaire algérien³⁷⁴. Elle présente trois portes monumentales ornées d'une décoration arabo-mauresque et cadrées sous une structure rappelant l'arc de triomphe parisien. Ces portes marquent l'entrée principale de la gare. Les gares de Tlemcen et de Zemmora sont aussi empreintes d'architecture néo-mauresque au niveau de l'entrée, qui reste cependant simple sous un arc outrepassé.

Le style d'architecture néo-mauresque s'est développé à l'échelle internationale dans divers pays majoritairement musulmans : en Algérie, en Turquie, en Égypte, au Maroc et en Tunisie, mais également, pour des raisons historiques, en Espagne, essentiellement dans la région de l'Andalousie.

Un premier exemple de ce style est la gare de Sirkeci à Istanbul, en Turquie, terminus du célèbre Orient-Express. Cette gare d'inspiration islamique a été conçue par l'architecte austro-hongrois August Jasmund, en 1890³⁷⁵. La gare de Fès au Maroc, de l'architecte René Canu,

³⁷³ Photo personnelle de 2019.

³⁷⁴ La bibliographie de cet architecte a été donnée dans le chapitre 2.

³⁷⁵ August Carl Friedrich Jasmund (1859-1911) était un architecte diplômé de Berlin.

donne une autre illustration de l'architecture néo-mauresque. Cette gare, très similaire celle de Tlemcen en Algérie, a été ouverte au public en 1934.

Figure 101 : La gare de Sirkeci à Istanbul, en Turquie³⁷⁶



Figure 102 : La gare de Fès, au Maroc³⁷⁷



Figure 103 : La gare Ramsès au Caire, en Égypte³⁷⁸



Figure 104 : La gare de Tolède en Espagne³⁷⁹



³⁷⁶ UYSAL, Onur. Sirkeci train station. Dans : *Rail Turkey En* [en ligne]. 15 octobre 2018.

[Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://railturkey.org/travel/stations/sirkeci/>.

³⁷⁷ Fès à la croisée des chemins... de fer. Dans : *À l'ombre du Zalagh, Madinat Fas* [en ligne]. 6 avril 2020. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://ouedaggai.wordpress.com/2020/04/06/fes-a-la-croisee-des-chemins-de-fer/>.

³⁷⁸ CHARTIER, Marc. *La gare du Caire : un voyage dans son histoire* [en ligne]. 2016.

[Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://egyptophile.blogspot.com/2016/11/la-gare-du-caire-un-voyage-dans-son.html>.

³⁷⁹ *Gare de Tolède* [image en ligne]. 2005. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://leportailferroviaire.free.fr/tgv/tolede.htm>.

Figure 105 : La gare de Jerez de la Frontera en Espagne³⁸⁰



La gare Ramsès, aujourd'hui communément appelée « gare centrale du Caire », a été inaugurée en 1914 au Caire, en Égypte. Imaginée par l'architecte Eugène Chautard, elle présente une architecture d'inspiration islamique avec l'existence d'un arc à muqarnas, au niveau de l'entrée centrale sous forme d'iwan, qui marque l'entrée principale³⁸¹. Un élément remarquable par son absence est le minaret. On retrouve un minaret à la gare de Tolède en Espagne. Cette œuvre de l'architecte espagnol Narciso Clavería y de Palacios a été conçue dans un style néo-mauresque appelé, en Espagne, style néo-mudéjar³⁸². On remarque le motif géométrique de la façade de la gare de Tolède et ses fenêtres en arc lobé, ainsi que son campanile en forme de minaret qui abrite l'horloge. Le dernier exemple que nous citerons est le bâtiment-voyageurs de Jerez de la Frontera en Andalousie, qui présente une architecture typiquement mauresque.

³⁸⁰ *Gare de Jerez de la Frontera* [image en ligne]. 30 juillet 2021. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.lasourisglobe-trotteuse.fr/jerez-de-la-frontera/>.

³⁸¹ *Arc à muqarnas* [en ligne]. [S. l.] : [s. n.], [s. d.]. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://fr-academic.com/dic.nsf/frwiki/124884>.

Iwan un élément architectural constitué d'une salle voûtée fermée sur trois côtés, et ouverte sur le quatrième côté qui est, en général, délimité par un grand arc au troisième point. Iwan en architecture. Dans : *HiSoUR Art Culture Histoire* [en ligne]. 29 mai 2018. [Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.hisour.com/fr/iwan-in-architecture-31920/>.

BASTIEN, Roger. *Islam, art et géométrie*. [S. l.] : BASTIEN, [s. d.], p. 27.

³⁸² Narciso Clavería et Palacios (1869-1935) a été un des principaux promoteurs du style néo- mudéjar.- *Ciudades del Arte - Ficha Clavería, Narciso* [en ligne]. [S. l.] : [s. n.], 14 février 2012. [Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse :

<https://web.archive.org/web/20120214203455/http://www.artehistoria.jcyl.es/ciudades/personajes/10254.htm>

ROGERIO-CANDELERIA, Miguel Angel, LAZZARI, Massimo et CANO, Emilio. *Science and Technology for the Conservation of Cultural Heritage*. Boca Raton, Floride, États-Unis : CRC Press, 1 octobre 2013, p. 397.



Figure 106 : Vue générale sur la gare Tlemcen, Compagnie de Mokta³⁸³

Le minaret est l’emblème de l’architecture musulmane. Il est faiblement représenté dans la gare de Zemmora alors qu’il marque de son imposante présence la gare d’Oran où il abrite l’horloge et brise la symétrie et la rythmicité de la façade principale. La monumentalité de la gare d’Oran est accentuée par une majestueuse coupole qui surplombe le hall central, et par des colonnes cylindriques au centre et aux angles de la façade principale. Des colonnes se retrouvent à la gare de Tlemcen, où elles sont de forme cannelée et couronnée par des ordres ioniques. Du bois travaillé en forme de moucharabieh et de la faïence à décors géométriques d’inspiration arabo-mauresque sont présents dans les trois gares.

³⁸³ HERMANN, Fabienne. *Gare de Tlemcen* [image en ligne]. 2014. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l’adresse : <http://www.jeanyvesthorrignac.fr/Album%20Fabienne%20Hermann/slides/gare%20de%20tlemcen.html>.²



Figure 107 : Vue générale de la gare de Zemmora, Compagnie PLM³⁸⁴

2.2 L'architecture ferroviaire fortifiée du sud-ouest de l'Algérie

Un style tout particulier, fortifié, s'est développé dans le sud-ouest de l'Algérie. Il a pour origine la méfiance qui régnait durant la période coloniale de la part des colons contre les autochtones, dans une région connue pour ses mouvements de rébellion. Selon nos investigations, en dehors de l'Algérie, ce style est restreint à quelques gares de la frontière algéro-marocaine.

³⁸⁴ DJILLALI. *Zemmora . La gare de chemins de fer*. [photo en ligne]. 2007. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.flickr.com/photos/8059613@N07/1435911348/>.



Figure 108 : Vue générale de la gare Beni Ounif — Réalisation de 1904, Compagnie franco-algérienne³⁸⁵

Les gares en question, conçues sous forme de casernes, assuraient le transport des voyageurs et des marchandises, et participaient à la sûreté et à la sécurité de la région. Situées à l'extrémité des villes, ces gares en pierres de forme cubique rappelaient les forts romains. Ce style de gare a pu être nommé « gare fortifiée », car il se caractérisait par des constructions ayant peu d'ouvertures et une hauteur imposante. Une toiture-terrasse y était accessible aux soldats, avec des remparts et des créneaux pour les tireurs ; la présence d'une guérite finissait de renvoyer une image militaire de la gare³⁸⁶.



Figure 111 : Créneaux pour les tireurs sur une gare fortifiée



Figure 109 : Une guérite d'une gare fortifiée



Figure 110 : Créneaux pour les tireurs

³⁸⁵ LES ENFANTS DE BÉCHAR ET DE LA SAOURA. *De Béchar à Oran par le train* [en ligne]. 2012. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.lesenfantsdebechar.fr/forum/5-photos/2353-de-c-bechar-a-oran-par-le-train.html>.

³⁸⁶ DERROITTE, Luc. *Dictionnaire de l'ornement*. Paris : Gisserot, 9 février 2012, p. 92.



Figure 112 : Vue de la gare de Colomb-Béchar, Compagnie franco-algérienne_ vers 1930³⁸⁷



Figure 113 : Vue générale de la gare de Colomb-Béchar, Compagnie franco-algérienne_Vers 2007³⁸⁸

³⁸⁷ Gare ,Colomb Béchar (Avant l'indépendance) [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.algeriemesracines.com/famille/page-photo-famille.php?id=22067&idfamille=lucette-valentin-oran>.

³⁸⁸ PIEDNOIRS. La gare. Dans : Skyrock [image en ligne]. 25 février 2007. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://piednoirs.skyrock.com/734128113-9-La-gare.html>.



Figure 114 : Vue générale de la gare de Ben-Zireg, Compagnie franco-algérienne³⁸⁹

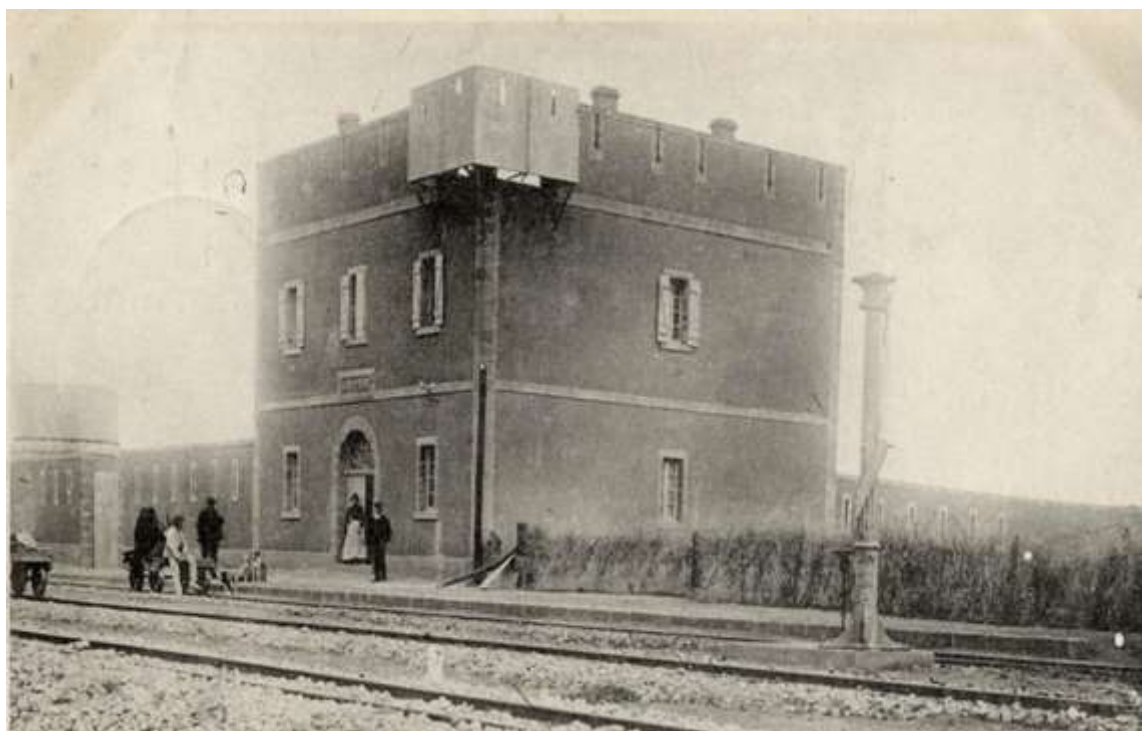


Figure 115 : Vue générale de la gare de Moghrrar, Compagnie franco-algérienne³⁹⁰

³⁸⁹ GONET. *Les gares fortifiées de la frontière algéro-marocaine* [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.cparama.com/forum/les-gares-fortifiees-de-la-frontiere-algero-marocaine-t18648.html>.

³⁹⁰ *Ibid.*

En résumé de ce chapitre :

Présenter la lecture du langage architectural des bâtiments voyageurs algériens de façon chronologique va nous permettre de reconnaître et de comprendre les langages et inspirations des architectes et des ingénieurs qui ont œuvré durant plus d'un siècle et demi d'architecture ferroviaire (chapitre 3 et chapitre 4). Deux contextes majeurs marquent cette production : celui de la colonisation et celui postcolonial.

Concernant la période coloniale, il convient de revenir sur l'ouvrage déjà cité *Alger ville et architecture 1830-1940*. En effet, le travail des auteurs sur les styles et les types architecturaux des années 1830 à 1940 permet certes d'avoir une lecture générale de cette période, et ainsi mieux la cerner, mais également d'effectuer une projection sur la production architecturale dans le monde ferroviaire en Algérie coloniale. Les auteurs ont identifié trois courants majeurs.

Le premier courant, qui a couvert de 1830 à 1890, a été qualifié de « courant académique ». On trouve ce mouvement dans l'univers de l'architecture ferroviaire en Algérie avec quelques exceptions. Tout d'abord, l'haussmannisation du paysage urbain n'a pas eu d'impact sur la production architecturale ferroviaire ; cela est probablement dû à la nature de la gare, qui est un monument singulier, l'haussmannisation du paysage portant sur une échelle urbaine et non architecturale. Ensuite, l'éclectisme, art développé de 1895 à 1920, n'a lui non plus pas eu beaucoup d'impact direct sur l'architecture ferroviaire en Algérie. Les exemples identifiés, telle la gare de Bône, relèvent plutôt de l'éclectisme pittoresque tardif puisque cette gare est inaugurée vers 1933.

Le deuxième courant, qualifié d'« hybridation des formes et des styles », commença par l'officialisation du style néo-mauresque, identifié dans la région de l'ouest algérien, en Oranie, avec les gares d'Oran, de Tlemcen et de Zemmora. Il comprenait également le style régional, comme dans le sud algérien avec l'utilisation du style néo-soudanais à la gare de Touggourt.

Le troisième courant débuta dans les années 1930 avec l'avènement de l'Art déco, que nous décortiquant dans le chapitre suivant.

Chapitre 4 : De l'universalisation des années trente à aujourd'hui

*Les gares ont un avenir. Depuis bientôt deux siècles, elles sont toujours porteuses d'espoir et de progrès. Certaines d'entre elles sont même entrées dans le 21^e siècle en tournant le dos à leur passé.*³⁹¹

Clive Lamming

Ce chapitre est la suite logique et chronologique du chapitre précédent, il consiste en une lecture architecturale de bâtiments pour voyageurs construits en Algérie depuis le début du mouvement moderne primitif jusqu'à aujourd'hui. L'étude couvre les périodes de prospérité qui a précédé l'arrivée des voitures et le déclin qu'a connues le monde ferroviaire en Algérie ; elle permet ainsi de souligner que le contexte de la colonisation et poste colonial qui ont eu un impact direct sur la production architecturale ferroviaire³⁹².

La richesse et la diversité des langages architecturaux employés dans le monde ferroviaire international sont également soulignées par des exemples de bâtiments voyageurs en dehors de l'Algérie. Cela permet de mettre en avant les similitudes, mais aussi d'avoir une idée de quelques spécificités de gares algérienne dont le langage architectural est parfois resté limité au niveau national. Cela permet aussi de montrer les transferts architecturaux qui ont pu se développer autour de la mer Méditerranée.

³⁹¹ LAMMING, Clive. *Paris au temps des gares : grandes et petites histoires d'une capitale ferroviaire*. Paris : Parigramme, 2011, p. 154.

³⁹² La majeure partie des investissements ferroviaires postcoloniaux date d'après 2014. Plus de détails dans le chapitre suivant (3).

1 Le début de l'universalisation de l'architecture des gares

Le langage architectural du mouvement moderne en Algérie a été fortement influencé par l'Art Nouveau, l'Art déco et le style saharien moderne. Ces styles seront présentés à travers une série d'exemples issus du riche patrimoine ferroviaire algérien.

1.1 L'absence d'architecture ferroviaire de style Art nouveau

L'Art nouveau s'est développé de la fin du 19^e siècle au début du 20^e siècle. La seule trace en Algérie d'architecture ferroviaire dans ce style est un projet non réalisé de la compagnie PLM prévu pour la ville de Sidi-Bel-Abbès, située à l'ouest du pays, entre Oran et Tlemcen.

La gare devait présenter une entrée monumentale inspirée de l'Arc de Triomphe ainsi que des formes arabesques en fer et en verre sur la façade principale accompagnées d'un motif floral couronnant en son centre ; une symétrie et une rythmicité étaient prévues pour le reste de la façade³⁹³. Ce projet n'a pas pu être réalisé ; il a laissé place à celui de l'actuelle gare en fonction, construite dans le style moderne des années 1930, dit « moderne primitif » ou « Art déco ».

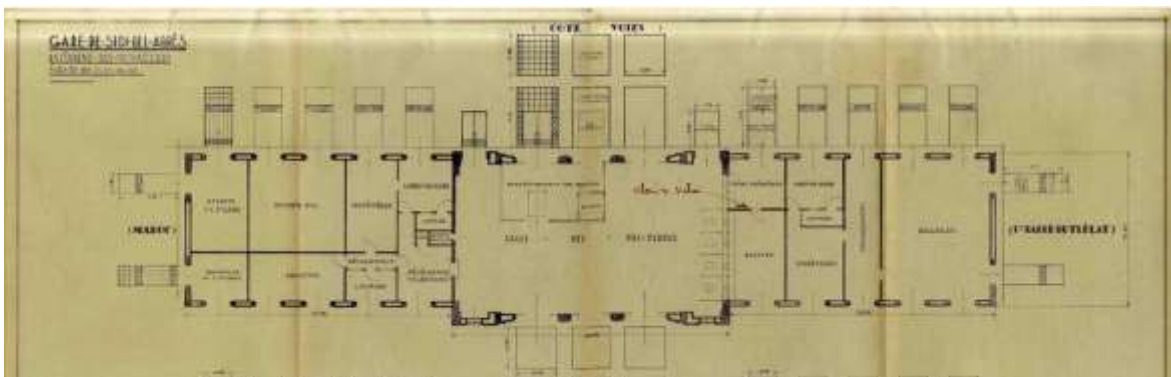


Figure 116 : Plan du projet, non réalisé, de la gare de Sidi-Bel-Abbès, Compagnie PLM³⁹⁴

³⁹³ DERROITTE, Luc. *Op.cit.*, p. 19.

³⁹⁴ Archive SNTF.

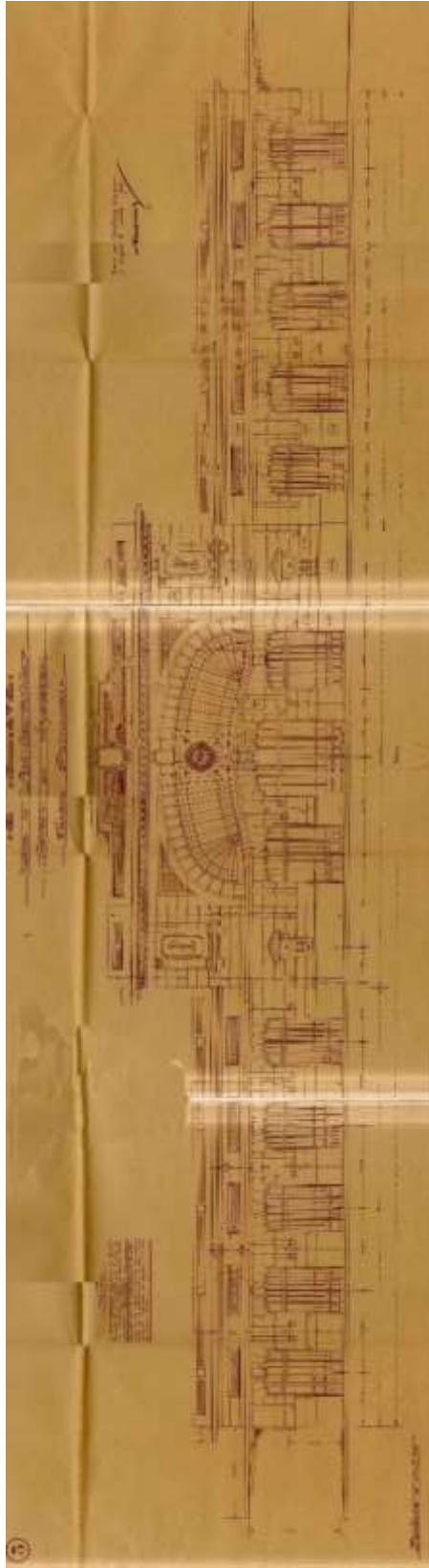


Figure 117 : Plan de façade du projet, non réalisé, de la gare de Sidi-Bel-Abbès, Compagnie PLM³⁹⁵

³⁹⁵ Archive SNTF.

1.2 Une architecture ferroviaire entre Art déco et style moderne

La gare algérienne la plus imposante de style Art déco est celle de Sidi-Bel-Abbès. Elle a été construite dans des formes architecturales simples, avec peu d'ornementation et dans une parfaite symétrie. Une imposante forme cubique marque l'entrée de la gare et la salle des pas perdus³⁹⁶. Deux parallélépipèdes sont accolés de chaque côté de ce cube central, où sont organisés les arrivées et les départs des trains.



Figure 118 : Vue générale de la gare de Sidi-Bel-Abbès — Réalisation de 1933, Compagnie PLM³⁹⁷

L'architecture Art déco est plus épurée que celle de l'Art nouveau ; elle présente des lignes propres, souvent symétriques. Ce style a connu un succès international et il s'est étendu sur tous les continents, où il marque le début du mouvement moderne. Il est d'ailleurs parfois également nommé « style moderne primitif ».

Un premier exemple, hors l'Algérie, dans le style d'Art déco ferroviaire est la gare de Versailles-Chantiers, en France, construite en 1932 par l'architecte André Ventre³⁹⁸. Cette gare

³⁹⁶ Archive SNTF.

³⁹⁷ *Embellissements de Bel Abbès*. [en ligne]. L'Afrique du Nord illustré. Bel Abbès, 1933.

[Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse :

<http://oran3.free.fr/SBA%20MEKERRA/TOTALITE%20SBA%20MEKERRA/www.mekerra.fr/images/histoire/theatre-municipal/embellissements-1933.jpg>.

³⁹⁸ L'architecte français André Ventre (1874-1951) a été l'architecte des monuments historiques en 1905. *Ventre, André (1874-1951)* [en ligne]. Cité de l'architecture et du Patrimoine. Paris : [s. n.], [s. d.].

[Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse :

https://archiwebture.citedelarchitecture.fr/fonds/FRAPN02_VENAN.

se remarque par sa façade principale convexe et ses portes monumentales en plein cintre. Autre exemple en France, l'actuel bâtiment voyageurs de la gare du Havre ouvert en 1935, œuvre de l'architecte Henri Pacon³⁹⁹. Ce bâtiment est semblable à celui de la gare de Sidi-Bel-Abbès mis en service deux ans plus tôt, si ce n'est que sa monumentale entrée principale comprend cinq portes au lieu de trois.



Figure 119 : Vue de l'entrée générale de la gare de Versailles-Chantiers en France⁴⁰⁰



Figure 120 : Vue générale de la gare du Havre en France⁴⁰¹



Figure 121 : Vue générale de la gare de Brest, en France⁴⁰²

³⁹⁹ Henri Pacon (1882-1946) était un décorateur, designer et architecte français. Il a été nommé architecte des bâtiments civils et palais nationaux en 1937.

⁴⁰⁰ PERMALIEN. *Les gares de France et leurs infrastructures ferroviaires. La gare de Versailles-Chantiers* [image en ligne]. 12 décembre 2012. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://garesdefrance.canalblog.com/archives/2012/12/12/25801613.html>.

⁴⁰¹ *Gare du Havre : vue rapprochée et de biais de la façade* [image en ligne]. 2009. [Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://imagesduhavre.wordpress.com/2009/03/24/gare-du-havre/>.

⁴⁰² L'Art déco à Brest. Dans : *Architecture Art déco* [en ligne]. 2016. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.architecture-art-deco.fr/art-deco-brest-bretagne.html>.

Figure 122 : Seconde vue générale de la gare de Brest, en France⁴⁰³



Créée en 1937 par l'architecte Urbain Cassan, la gare de Brest est un dernier exemple français de l'architecture Art déco des années 1930⁴⁰⁴. Cette gare présente une architecture remarquable par sa volumétrie générale due aux deux éléments architecturaux qui la compose : une rotonde surmontée d'un toit-écran et de murs translucides, et une tour de surveillance abritant l'horloge avec deux angles en pavé de verre.

Figure 123 : Vue générale de Surbiton Station à Londres, en Angleterre⁴⁰⁵



Figure 124 : Vue générale de la gare d'Ankara en Turquie⁴⁰⁶



⁴⁰³ *Ibid.*

⁴⁰⁴ Urbain Cassan (1890-1979) était un architecte polytechnicien français. *Cassan, Urbain (1890-1979). 062 Ifa* [en ligne]. Paris : La Cité de l'architecture & du patrimoine, [s. d.]. [Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse : https://archiwebture.citedelarchitecture.fr/fonds/FRAPN02_CASUR.

⁴⁰⁵ Great White Stark (Surbiton station, London, UK). Dans : *The Beauty of Transport* [en ligne]. 6 août 2014. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://thebeautyoftransport.com/2014/08/06/great-white-stark-surbiton-station-london-uk/>.

⁴⁰⁶ SAVIN, A. *Main railway station in Ankara, Turkey* [image en ligne], 2021. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Gare_d%27Ankara&oldid=174703449. Page Version ID: 174703449.

En Angleterre, la gare londonienne Surbiton Station est l'œuvre de l'architecte anglais James Robb Scott⁴⁰⁷. Ouverte au public en 1937, cette gare a été construite dans un style très proche de la gare du Havre ou de la gare de Sidi-Bel-Abbès. Ouverte au public la même année que Surbiton Station, la gare d'Ankara, est un exemple remarquable de l'architecture Art déco érigé dans la capitale turque. Son architecte local, Sekip Akalin, l'a conçue avec des lignes très pures augmentées de quelques ordres sans décoration pour maintenir le porte-à-faux marquant l'entrée principale totalement vitrée⁴⁰⁸.

Figure 125 : Vue générale de la gare de Phnom Penh au Cambodge⁴⁰⁹



Quelques architectes français ont participé à l'expansion du style Art déco à l'échelle internationale, à l'instar de l'architecte Jean Desbois, architecte de la gare de Phnom Penh au Cambodge. Entièrement réalisée en béton armé, cette gare illustre parfaitement le style Art déco des années 1930.

Ainsi, souvent considérée comme un laboratoire d'expérimentation et de recherche, l'Algérie a abrité les œuvres des plus grands maîtres de l'architecture moderne, tels Auguste Perret ou Le Corbusier, et plus tardivement Oscar Niemeyer. Les gares construites en Algérie dans les années 1950 appartiennent d'ailleurs en majorité au style moderne ; celles détériorées par le séisme qui a frappé le centre-ouest du pays en 1954 ont aussi été reconstruites dans ce style. En témoigne la gare de Chlef (ex-Orléansville) qui a été bâtie selon un plan libre, sans ornements, et avec une utilisation massive du verre et du béton. Le style moderne se retrouve à la gare d'El Attaf (ex-Les Attafs). Quant à la gare de Thénia (ex-Ménerville), sa

⁴⁰⁷ James Robb Scott (1882 - 1965) était un architecte écossais qui est devenu l'architecte en chef de London and South Western Railway.

⁴⁰⁸ Sabri Şekip Akalın (1910-1976) était un architecte et ingénieur turc.

⁴⁰⁹ ROBIN. *Gare de l'Indochine - Cambodge* [image en ligne]. 2011. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://www.routard.com/photos/cambodge/1447529-gare_de_l_indochine.htm.

construction a répondu aux cinq règles de l'architecture moderne formulées par Le Corbusier⁴¹⁰ : les pilotis, le toit-terrace, le plan libre, la fenêtre en bandeau et la façade libre.



Figure 126 : Projet, réalisé, de la perspective de la gare de Chlef, Réalisation 1956⁴¹¹



Figure 127 : Carte postale d'ensemble de la Gare de Chlef, Réalisation 1956⁴¹²

⁴¹⁰ Charles-Édouard Jeanneret-Gris, dit Le Corbusier, était un architecte, urbaniste, décorateur, peintre, sculpteur et auteur. D'origine suisse, il a été naturalisé français.

⁴¹¹ Archive SNTF, non classée.

⁴¹² ORLEANSVILLE La Gare [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 9 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : http://tenes.info/galerie/ORLEANSVILLE/ORLEANSVILLE_5.

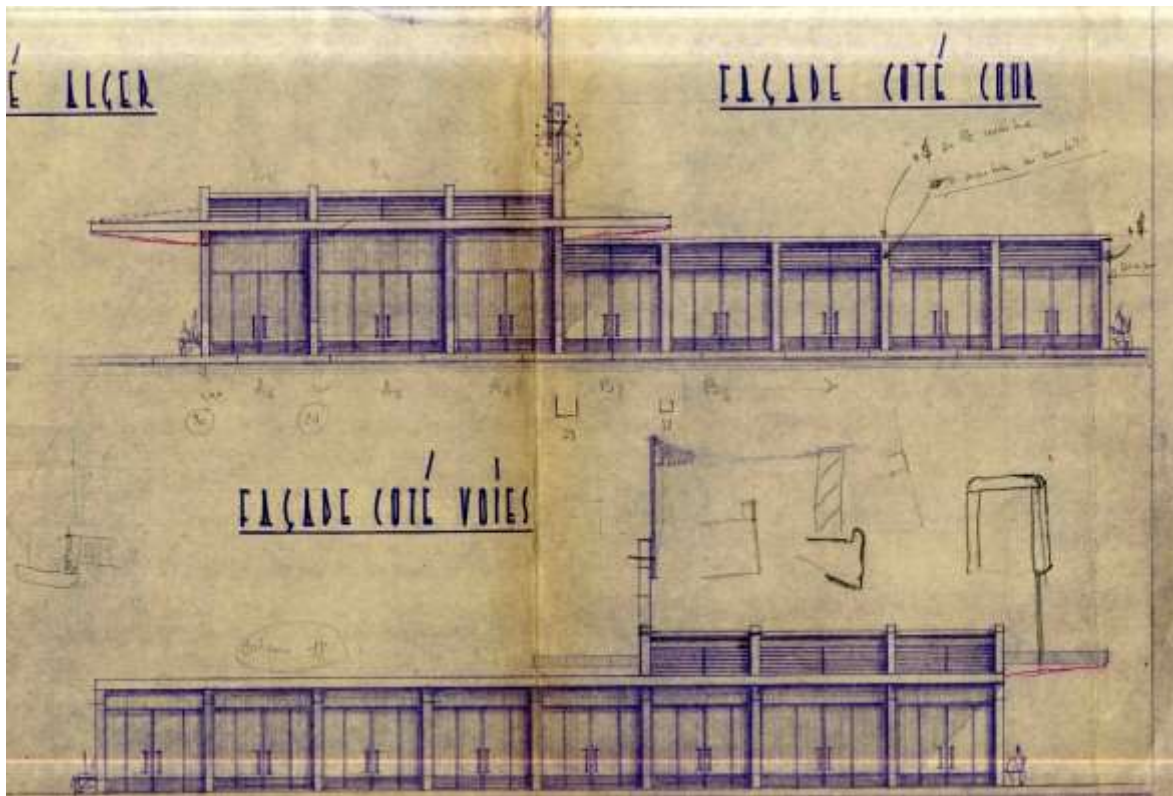


Figure 128 : Projet, réalisé, de la façade de la gare de Chlef, 1956⁴¹³



Figure 129 : Photo actuelle d'une vue d'ensemble de la gare de Chlef⁴¹⁴

⁴¹³ Archive SNTF, non classée.

⁴¹⁴ Gare de Chlef [image en ligne]. 2021. [Consulté le 9 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Gare_de_Chlef&oldid=185810522. Page Version ID: 185810522.

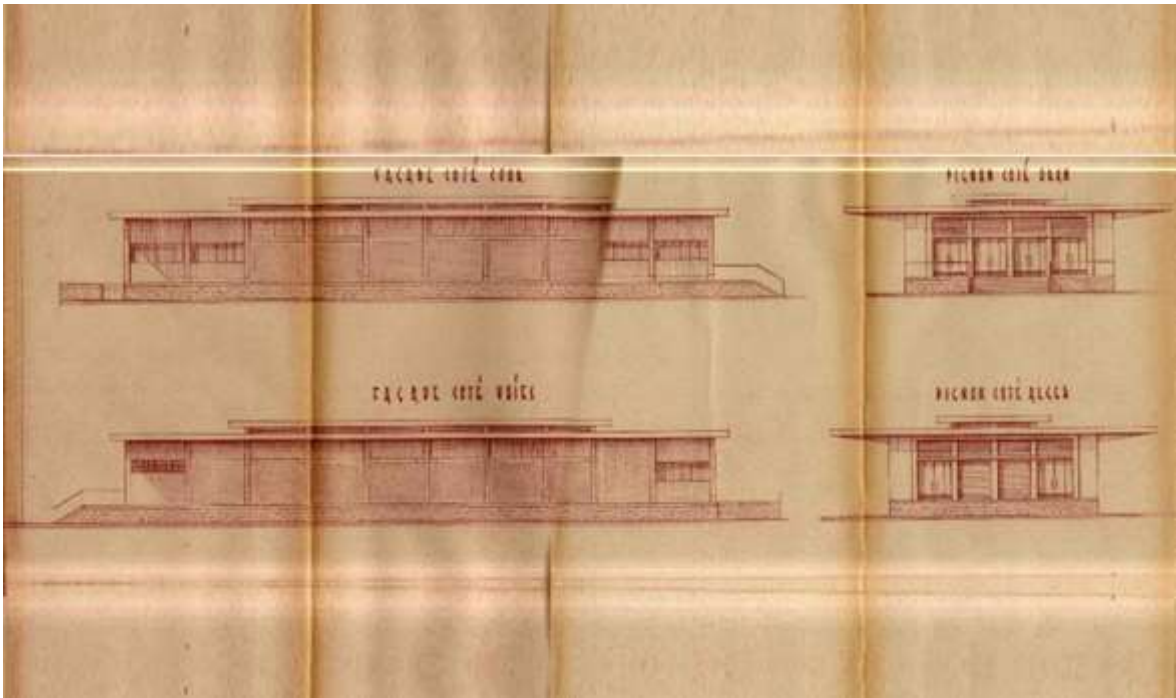


Figure 130 : Projet, réalisé, de la gare de Oum Drou (ex-Pontéba), 1956⁴¹⁵

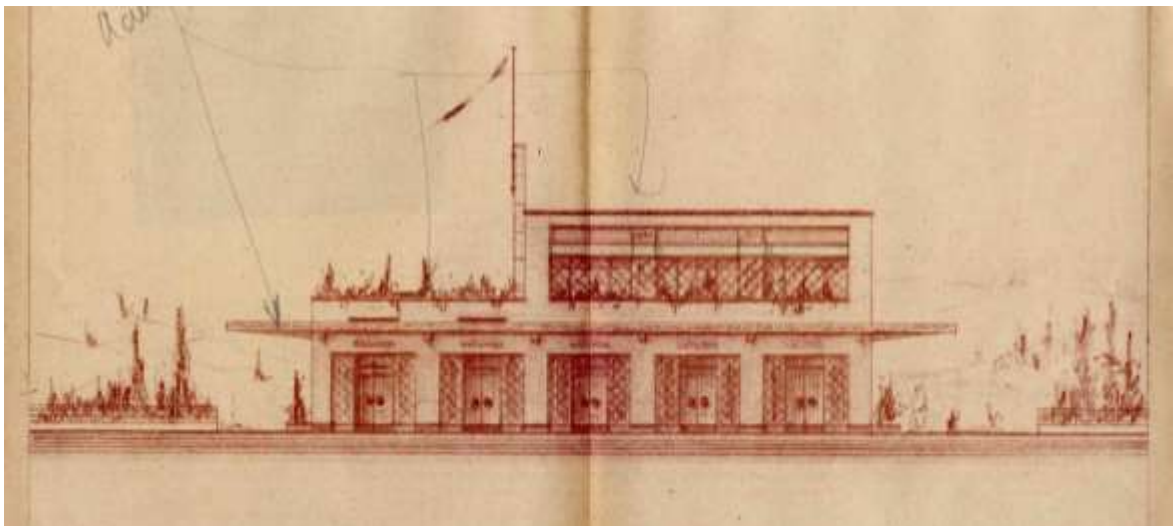


Figure 131 : Projet, non réalisé, de la gare de Oued Rhiou⁴¹⁶

⁴¹⁵ Archive SNTF, non classée.

⁴¹⁶ Archive SNTF, non classée.

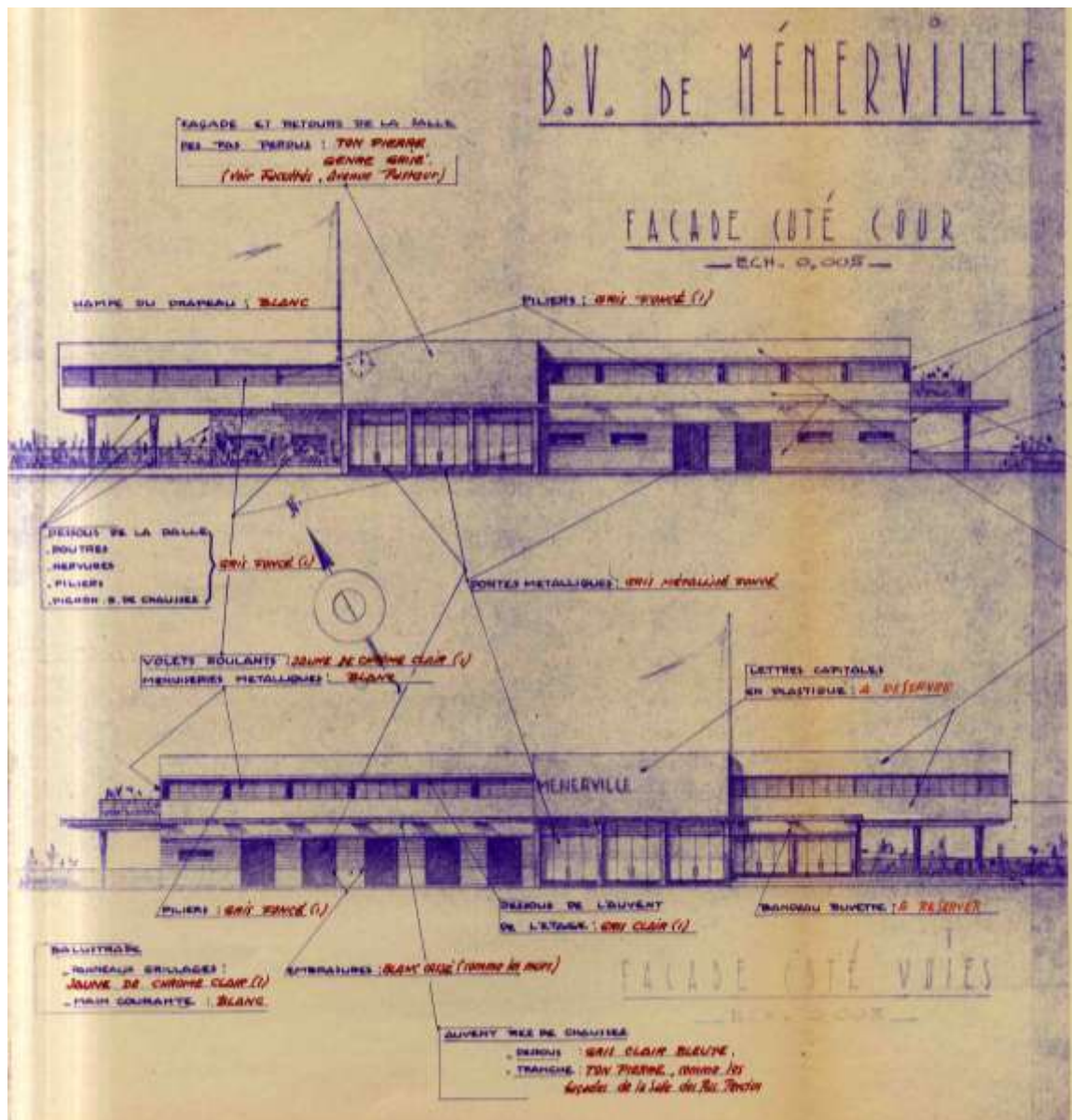


Figure 132 : Projet, réalisé, de la gare de Thénia⁴¹⁷

⁴¹⁷ Archive SNTF, non classée.

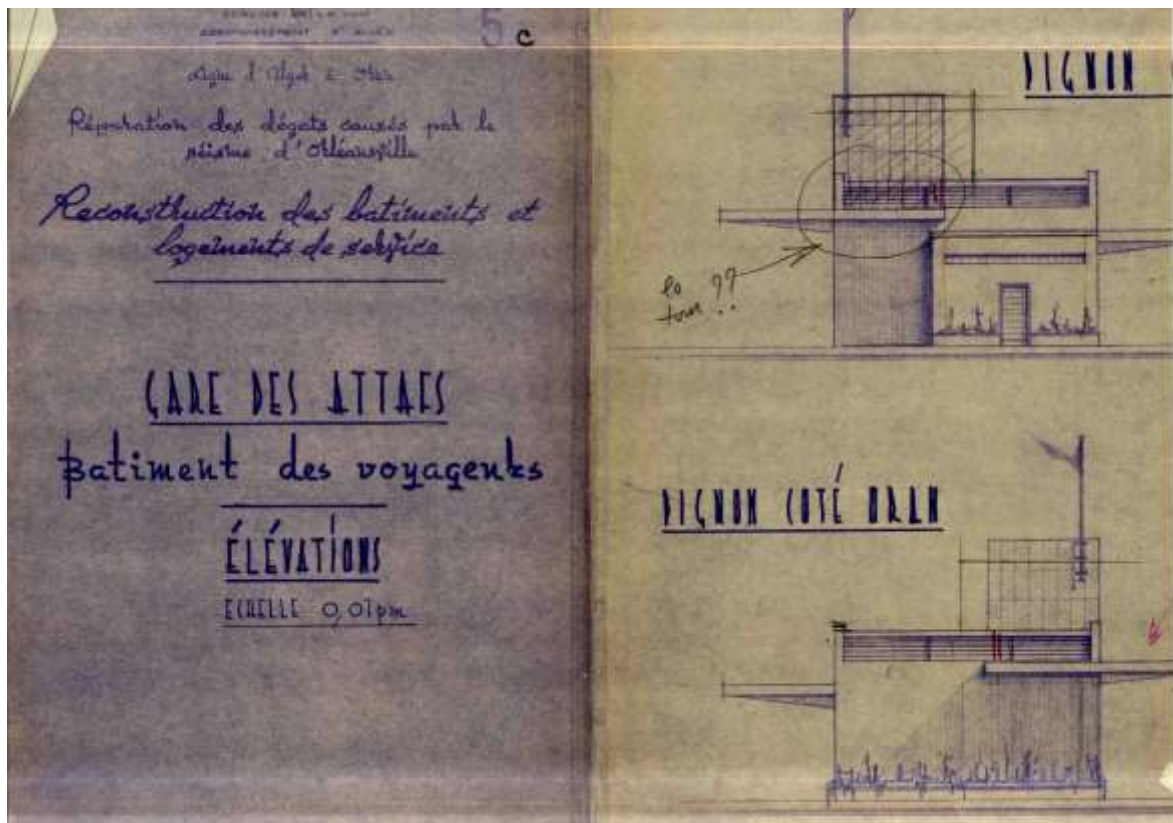


Figure 133 : Projet, réalisé, de la gare d'El Attaf, 1956⁴¹⁸

1.3 Le style moderne saharien ou local dans l'architecture ferroviaire d'Algérie

Si le style moderne s'était développé durant les années 1950 dans le nord et le centre-ouest du pays algérien, un autre style avait vu le jour dans le sud-est. Celui-ci, d'inspiration vernaculaire dominante, était plus proche de l'architecture des autochtones et d'un style que l'on pouvait appeler « style local » ou « style moderne saharien ». Il consistait en une réinterprétation de l'architecture saharienne, ksourienne et même néo-soudanaise⁴¹⁹.

La gare de Guemar-El Oued qui, avec son minaret, sa coupole et ses arcades fabriquées avec des matériaux locaux, baignait dans un paysage urbain local saharien, illustre ce style. Le projet de la gare de Touggourt réalisé dans les années trente s'inscrivait dans ce même langage architectural, avec la présence d'éléments appartenant au style néo-soudanais dans le minaret et les consoles de bois de palmier en saillie⁴²⁰.

⁴¹⁸ Archive SNTF, non classée.

⁴¹⁹ OULEBSIR, Nabila et VOLAIT, Mercedes (dir.). *Op.cit.*, p. 63,64.

⁴²⁰ OECD et CLUB, Sahel and West Africa. *Écoloc, Gérer l'économie localement en Afrique : Evaluation et prospective Le programme de développement local de Ségou*. Paris : OECD Publishing, 16 décembre 2002, p. 71.



Figure 134 : Gare de Guémar-El Oued⁴²¹

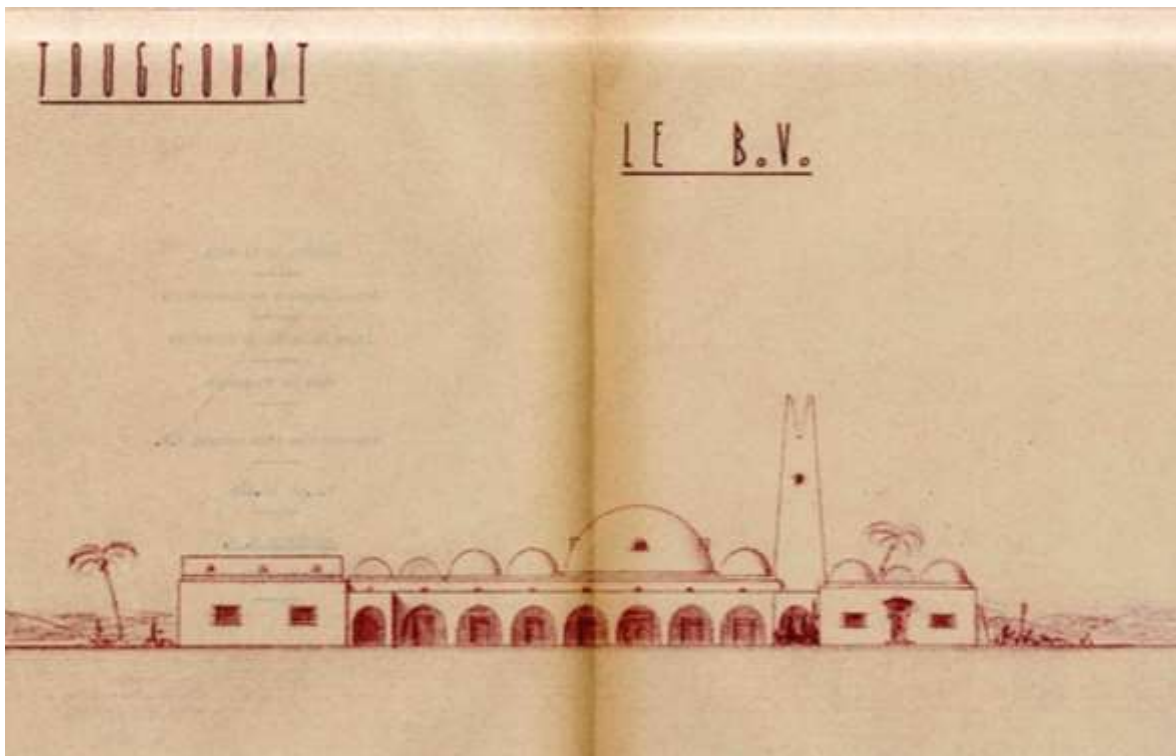


Figure 135 : Projet de la gare de Touggourt⁴²²

⁴²¹ Gare de guémar [image en ligne]. 2012. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.vitamedz.com/fr/Algerie/guemar-gare-de-guemar-123287-Photos-0-0-1.html>.

⁴²² Archive SNTF, non classée.

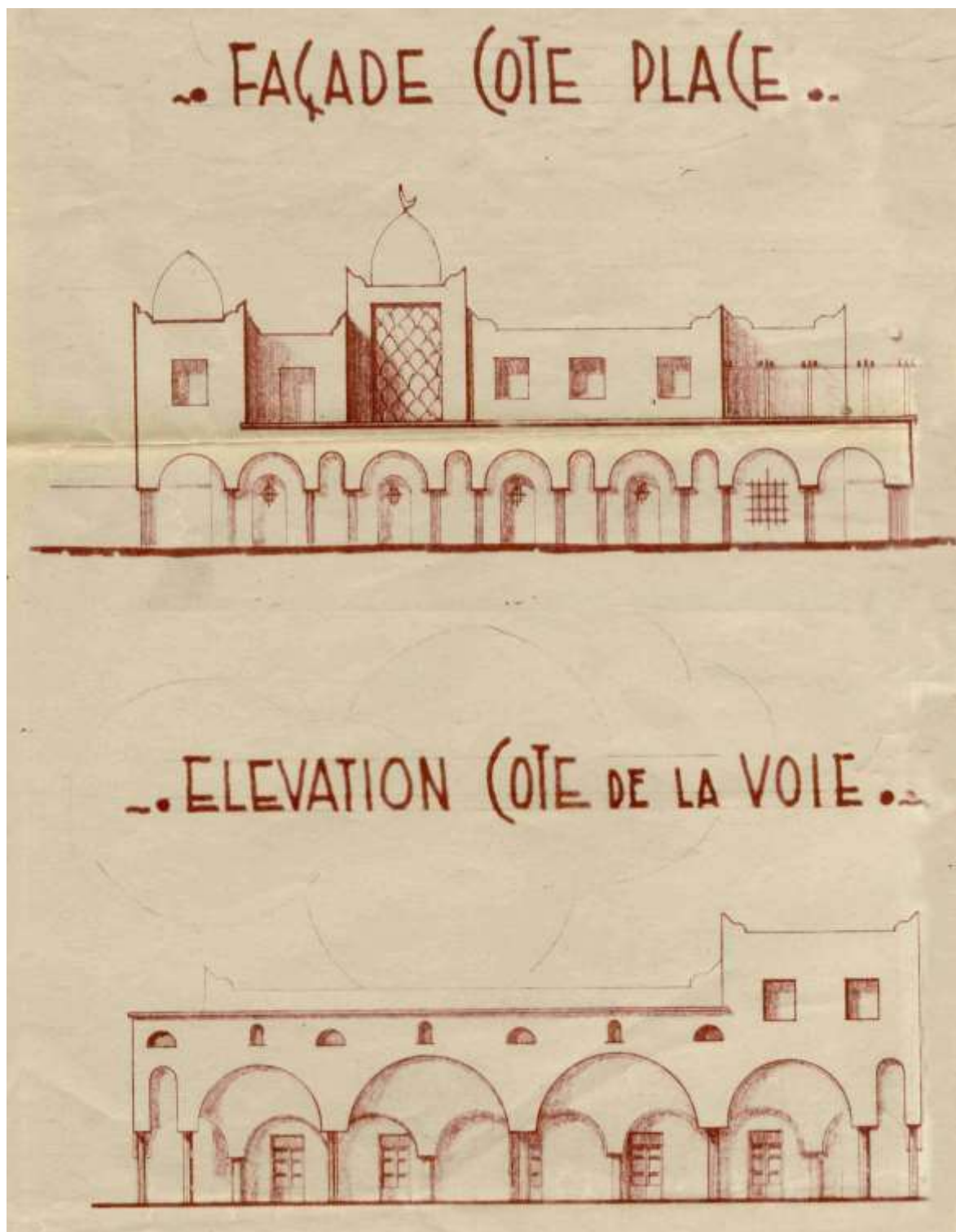


Figure 136 : Projet des deux façades de la gare de Biskra⁴²³

Il n'y a pas qu'en Algérie que l'architecture ferroviaire s'est adaptée à l'architecture locale et régionale. Cela a souvent été le cas, comme l'illustre la gare de Louxor en Égypte, dont l'architecture est influencée par l'Égypte antique. Cette gare a été ouverte au public en 1898.

⁴²³ Archive SNTF, non classée.

L'architecture de son entrée a été inspirée d'un temple de l'ancienne Égypte ; la conception de l'intérieur a aussi repris des codes de l'architecture de l'Égypte antique avec des chapiteaux lotiformes et des motifs floraux.

Figure 137 : Vue de l'intérieur de la gare de Louxor en Égypte⁴²⁴



Figure 138 : Vue générale de la gare de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso⁴²⁵



La gare de Bobo-Dioulasso, située entre Abidjan et Ouagadougou au Burkina Faso, a été ouverte au public en 1932, alors que l'on construisait ailleurs dans un style Art déco et qu'apparaissaient les débuts du modernisme. Comme pour la gare de Touggourt en Algérie, un style régional a prévalu lors de la construction de la gare de Bobo-Dioulasso. La gare de Dakar au Sénégal est un autre exemple d'architecture régionale complexe, comprenant un mélange d'architectures locale, coloniale et néo-mauresque.

⁴²⁴ GASPARETTI, Francesco. *Gare de Louxor* [image en ligne]. 2006. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Gare_de_Louxor&oldid=183567667. Page Version ID: 183567667.

⁴²⁵ *La gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso – Consulat Général du Burkina Faso à Paris* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.consulatburkinaparis.org/la-gare-ferroviaire-de-bobo-dioulasso/>.

Figure 139 : Vue générale de la gare de Dakar au Sénégal⁴²⁶



Figure 140 : Vue générale de la gare de Senlis en France⁴²⁷



En France, le style régionaliste s'est beaucoup développé dans l'entre-deux-guerres pour accélérer la reconstruction des bâtiments détruits par la Première Guerre mondiale. Cette démarche est parfaitement illustrée par l'architecte Gustave Umbdenstock qui a conçu, en 1922, la gare de Senlis au nord de Paris⁴²⁸.

2 L'architecture ferroviaire contemporaine de la période postcoloniale

Après l'indépendance, les investissements ferroviaires en Algérie ont été majoritairement liés à l'entretien des voies et au fonctionnement du réseau. Les projets de construction ou de reconstruction durant la seconde moitié du 20^e siècle ont été pratiquement inexistant, à l'exception de la nouvelle gare de Aïn Témouchent et de celle de Bordj Bou Arreridj, dont les travaux ont débuté peu avant la fin de ce siècle. Ces gares expriment une architecture difficilement classable.

⁴²⁶ Gare de Dakar [image en ligne]. 2016. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://www.eiffage.sn/sites/eiffage-senegal/home/lentreprise/realisations-emblematicques/area-work__inner/liste-douvrages-eiffagecom/gare-de-dakar.html.

⁴²⁷ Pascal. *L'ancienne gare de voyageurs de Senlis* [image en ligne]. 2012. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://www.petit-patrimoine.com/fiche-petit-patrimoine.php?id_pp=60612_3.

⁴²⁸ Gustave Umbdenstock, (1866- 1940), est un architecte français. *Umbdenstock, Gustave (1866-1940). 354 AA* [en ligne]. Cité de l'architecture et du Patrimoine. Paris : [s. n.], [s. d.]. [Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse : https://archiwebture.citedelarchitecture.fr/fonds/FRAPN02_UMBDE.

2.1 L'architecture ferroviaire du fin de 20^{ème} siècle



Figure 141 : Vue générale de la gare de Bordj Bou Arreridj — Réalisation de 2010, SNTF⁴²⁹



Figure 142 : Vue générale de la gare de Aïn Témouchent — Réalisation de 1980 ,SNTF⁴³⁰

⁴²⁹ STONE, wu. *Gare de Bordj Bou Arreridj* [image en ligne]. 2010. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Ligne_de_Bordj_Bou_Arreridj_%C3%A0_M%27Sila&oldid=171879278. Page Version ID: 171879278.

⁴³⁰ La SNTF aménage ses horaires durant ce mois sacré-la gare de Aïn Témouchent. <http://www.liberte-algerie.com/> [en ligne]. Liberté Algérie. Aïn Témouchent, [s. d.]. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à

2.2 Les gares contemporaines en Algérie

Puis, au 21^e siècle, la création de l'ANERSIF et le projet de modernisation ferroviaire de 2014 ont donné un nouveau souffle à la production architecturale ferroviaire algérienne⁴³¹. Ceci s'est matérialisé par de nouvelles gares construites majoritairement en béton, acier et verre, qui reflètent différentes tendances dans un style majoritairement industriel contemporain.

Le style industriel contemporain se remarque à la gare de Saïda par la structure métallique imposante. À Arzew, une décoration en moucharabieh orne l'entrée principale de la gare. Une réinterprétation contemporaine du style néo-mauresque apparaît également dans la gare de Beni Saf. Un langage commun d'inspiration moderne et contemporaine se dégage sur la ligne ferroviaire reliant Alger à Tizi Ouzou avec les gares de Issers, de Draâ Ben Khedda et de Bordj Menaïel. La gare de Bordj Menaïel est la seule qui ait été construite sous un format « gare-pont »⁴³².



Figure 143 : Vue générale de la gare de Beni Saf— Réalisation de 2015 ANERSIF⁴³³

l'adresse : <https://www.liberte-algerie.com/ouest/la-sntf-amenage-ses-horaires-durant-ce-mois-sacre-293401/print/1>.

⁴³¹ L'ANERSIF est l'Agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires.

⁴³² BENAÏSSA CHERIF, Nour Eddine. *La gare-pont de l'entre-deux-guerres en France*, Versailles : université de Versailles Saint-Quentin en Yvelines, 2012.

⁴³³ BENSAFI, Mohamed. *Beni-Saf: Inauguration de la nouvelle gare ferroviaire*. [en ligne]. Le quotidien d'Oran. Oran, 2015. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.djazairress.com/fr/lqo/5221947>.



Figure 144 : Vue générale de la gare de Bordj Menâïel — Réalisation de 2016 ANERSIF⁴³⁴



Figure 145 : Vue générale de la gare d'Arzew — Réalisation de 2017 ANERSIF⁴³⁵

⁴³⁴ La nouvelle gare de Bordj Menâïel [en ligne]. Le soir d'Algérie. Alger, 2015. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.lesoirdalgerie.com/articles/2015/04/13/article.php?sid=177231&cid=2>.

⁴³⁵ ORAN - ARZEW : Ligne de chemin de fer 37 kilomètres terminée. Dans : *Skyscraper City Forum* [en ligne]. 2017. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.skyscrapercity.com/threads/oran-arzew-railway-line-37-km-completed.1775603/>.



Figure 146 : Vue générale de la gare de Saïda — Réalisation de 2016 ANERSIF⁴³⁶



Figure 147 : Vue de la gare de l'aéroport international Houari Boumédiène à Alger — Réalisation de 2019 ANERSIF⁴³⁷

⁴³⁶ À bord du nouveau train Sidi Bel Abbès-Saida / BEL-ABBES INFO [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://bel-abbes.info/a-bord-du-nouveau-train-sidi-bel-abbes-saida/>.

⁴³⁷ BELDJILLALI, D. À bord du nouveau train Sidi Bel Abbès – Saida / BEL-ABBES [en ligne]. 2017. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://bel-abbes.info/a-bord-du-nouveau-train-sidi-bel-abbes-saida/>.



Figure 148 : Vue générale de la gare d'Isser — Réalisation de 2015, ANERSIF⁴³⁸



Figure 149 : Vue générale de la gare de Draa Ben Khedda — Réalisation de 2015 ANERSIF⁴³⁹

⁴³⁸ ICOSIUM, LYES. Gare de Béjaïa [image en ligne]. 2017. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.skyscrapercity.com/threads/algerian-railway-stations-photos-projects-news-discussions.1613130/>.

⁴³⁹ Ibid.

La gare de jadis était un élément de rupture dans la ville, mais aujourd'hui la gare contemporaine est un lieu de vie et de rencontre. Aussi, l'architecture ferroviaire contemporaine s'appuie à la fois sur le design des formes pour permettre une meilleure intégration urbaine, et sur la transparence des matériaux pour affaiblir la coupure créée par les voies ferrées⁴⁴⁰. En effet, ainsi que cela a été évoqué, l'architecture ferroviaire contemporaine se caractérise par l'emploi du verre en complément du béton et de l'acier.

Figure 150 : Vue générale de la gare de Lyon-Saint-Exupéry en France⁴⁴¹



Figure 151 : Vue générale de la gare de Liège-Guillemins en Belgique⁴⁴²



Figure 152 : Vue générale de la gare de Lisbonne-Oriente au Portugal⁴⁴³



⁴⁴⁰ TOURNAY, MARC. *Les Cahiers de L'urbanisme*. Wallonie : Éditions Mardaga, 2010.

⁴⁴¹ HERRAD, Elisabeth. *Gare de Lyon-Saint-Exupéry TGV (Colombier-Saugnieu, 1994)* [image en ligne]. 2009. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://structurae.net/fr/ouvrages/gare-de-lyon-saint-exupery-tgv>.

⁴⁴² CHRISTOPHE. Les gardiens de la galaxie : Xandar est en Belgique. Dans : *Zickma* [en ligne]. 21 août 2014. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.zickma.fr/les-gardiens-de-la-galaxie-xandar-est-en-belgique/>.

⁴⁴³ THIBAUT. *Gare do Oriente : une merveille architecturale pour la gare principale de Lisbonne* [image en ligne]. 21 août 2019. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://bonjourlisbonne.fr/gare-do-orient/>.

Le premier exemple sélectionné en dehors de l’Algérie pour illustrer le style industriel contemporain est la gare de Lyon-Saint-Exupéry. Cette gare a été ouverte au public en 1994. Œuvre de l’architecte et sculpteur espagnol Santiago Calatrava Valls, elle représente un oiseau prêt à s’envoler⁴⁴⁴. Ce même architecte a construit, en 2009, la gare de Liège-Guillemins en Belgique ; une surface maximale y est couverte d’un voile monumental, laissant ainsi nombre d’espaces grands ouverts. Santiago Calatrava Valls a également conçu la gare de Lisbonne-Orient au Portugal et, plus récemment, la gare de Reggio d’Émilie-Mediopadana en Italie.

Figure 153 : Vue générale de la gare de Reggio d’Émilie-Mediopadana, en Italie⁴⁴⁵



Figure 154 : Vue générale de la gare de Marrakech, au Maroc⁴⁴⁶



Dans un style identique à celui que l’on peut voir aujourd’hui en Algérie avec la nouvelle gare d’Oran pour les trains à grande vitesse et les gares d’Arzew et de Beni Saf, il faut signaler la gare de Marrakech, au Maroc. Construite en 1923 et rénovée en 2008, elle revisite également le style mauresque.

⁴⁴⁴ Santiago Calatrava Valls (1951) est un architecte, ingénieur et plasticien d’origine espagnole. CHASLIN, François. *CALATRAVA VALLS SANTIAGO (1951-)* [en ligne]. Encyclopædia Universalis. [Consulté le 27 avril 2022]. Disponible à l’adresse : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/santiago-calatrava-valls/>.

⁴⁴⁵ SCAMPA, Kei. *Gare de Reggio d’Émilie-Mediopadana* [image en ligne]. 2019. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l’adresse : <http://194.199.196.229/So921/?p=8884>.

⁴⁴⁶ La gare de Marrakech. Dans : *Visiter-Marrakech.com* [en ligne]. 2015. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l’adresse : <https://visiter-marrakech.com/guide/gare-marrakech.php>.

3 Le transfert architectural de modèles

En croisant les informations recueillies lors de la lecture chronologique de la production architecturale en Algérie avec les architectures des gares ferroviaires en métropole, nous avons constaté des interactions et des similarités, voire des similitudes, qui méritent d'être étudiées. Les interactions dans les objets architecturaux, qu'elles soient dans leurs formes, leurs volumes, leurs matériaux, etc., montrent une architecture qui n'est pas restreinte à un pays ou à une région du monde, mais qui voyage.

Nous allons ici étayer notre propos par un choix de bâtiments voyageurs, ce qui permettra une meilleure compréhension de la période coloniale de l'Algérie.

3.1 Une architecture ferroviaire en Algérie importée de la métropole

Les premières gares en Algérie ont été réalisées par des architectes ou des ingénieurs de diverses compagnies ferroviaires françaises, comme cela a été exposé dans le chapitre 2. Le projet Warnier, adopté par Napoléon III avait été pensé dès le départ dans sa globalité : le nombre de gares y était précisé, ainsi que leur taille et leurs typologies. La plupart étaient des petites et moyennes gares, si on se réfère à la métropole.

François Poupardin, dans un article publié dans la revue de l'Association pour l'histoire des chemins de fer (AHICF), nous éclaire sur l'architecture des petites et moyennes gares en France : « *l'architecture était définie par des modèles, établis par les compagnies et répétés à l'identique le long des lignes. Ces modèles évoluent par la réalisation de variantes constituant des types présentant de nombreux points communs.* »⁴⁴⁷ Ainsi donc, en métropole, les gares étaient implantées dans les villes selon le budget alloué et en raison des flux ; les similitudes entre elles étaient nombreuses.

⁴⁴⁷ POUPARDIN, François. Les bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Mai 2008, n° 38, p. 59-71.



Figure 155 : Vue générale sur la gare du Vigan dans le Gard en France, Compagnie PLM⁴⁴⁸



Figure 156 : Vue générale sur la gare d'Aix-en-Provence en France, Compagnie PLM⁴⁴⁹

⁴⁴⁸ Ancienne ligne Le Vigan - Tournemire - De la gare du Vigan [image en ligne]. 2017. [Consulté le 27 avril 2022]. Disponible à l'adresse : http://passes-montagnes.fr/html1/vf_vigan_tournemire-21.html.

⁴⁴⁹ PÉPELLIN, Florian. Gare d'Aix-en-Provence [image en ligne]. 2009. [Consulté le 12 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Gare_d%27Aix-en-Provence&oldid=186550196. Page Version ID: 186550196.



Figure 157 : Vue générale sur la gare de Bourg-en-Bresse en France, Compagnie PLM⁴⁵⁰

Durant tout le 19^e siècle, on a constaté cette pratique de projection en Algérie de modèles de gares pensés et dessinés en France, sans adaptation à un tissu urbain spécifique, à une population différente ou à un contexte politique autres que ceux de la métropole. Le langage architectural exprimé dans les premières gares ferroviaires construites en Algérie était le même que celui employé en France, plus particulièrement pour la Compagnie PLM qui déployait un réseau métropolitain et un autre dans la colonie algérienne.

Cette compagnie était prestigieuse et puissante en Algérie. Elle avait, du fait qu'elle avait été la première compagnie ferroviaire implantée en Algérie et qu'elle gérait plus de la moitié du réseau, défini un style de gares rationnelles que les autres compagnies ferroviaires avaient rapidement adopté. À ce titre, on peut citer la première gare de Bône et la gare de Morris pour la Compagnie de Bône-Guelma, la première gare de Tizi-Ouzou pour la Compagnie de l'Est algérien, la gare d'El Djelfa ou de Aïn Témouchent pour la Compagnie de l'Ouest algérien ou encore l'ancienne gare d'Arzew de la Compagnie franco-algérienne construite avant le rachat par l'État de la compagnie. Durant le 19^e siècle, l'étude architecturale du réseau algérien ne peut être dissociée du réseau de la métropole.

3.2 Vers l'échange de modèles locaux autour de la mer Méditerranée

L'architecture ferroviaire du début du 20^e siècle, avec son style éclectique tardif, correspond en Algérie à l'avènement d'un style local nommé néo-mauresque, comme décrit dans le point précédent, mais aussi à ceux du régionalisme et de l'Art Nouveau, précédemment décrits.

⁴⁵⁰ CHABE. *Gare de Bourg-en-Bresse* [image en ligne]. 2016. [Consulté le 12 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Gare_de_Bourg-en-Bresse&oldid=185677880. Page Version ID: 185677880.

Au cours de nos recherches, deux exemples nous ont paru importants à souligner, afin d'éclairer le mouvement des modèles et des styles autour de la méditerranée. Le premier concerne la gare de Limoges-Bénédictins, qui est considérée aujourd'hui comme parmi les plus belles gares d'Europe, mais que la presse écrite n'avait pas hésité à critiquer lors de son inauguration en 1929. En effet, les journaux de l'époque avaient dénoncé une ressemblance avec une mosquée ou avec la gare d'Oran, comme en témoigne le texte d'une chanson que j'ai découvert personnellement en 2012 aux archives municipales de la ville de Limoges Pour ce qui est de la ressemblance avec la gare d'Oran, celle-ci était probablement davantage conceptuelle que stylistique.



Figure 158 : Similitudes conceptuelles entre la gare d'Oran et la gare de Limoges⁴⁵¹

⁴⁵¹ Travail personnel.

La Revue des Etudiants 1929 "L'A. brade et rit" anticipait, les 14 et 15 mai 1929, sur l'inauguration de la gare. Voici quelques extraits des couplets :

COMPÈRE

"Au bout d'un moment,
Quand on observ' ce monument,
En l'détaillant soigneusement,
On s'aperçoit, ma chère,

COMMÈRE

Qu'on l'a bien loupé.
Il est mastoc et trop épais,
On dirait un immens' pâté
De sable et puis de pierre.

COMPÈRE

La verrière en haut,
Vraiment peut-on trouver ça beau :
On dirait la boss' d'un chameau,
Ou bien d'un dromadaire.

COMMÈRE

Devant pareill'chose,
On reste morose,
Et c'est pourquoi j'ose
Vous d'mander la clé du mystère.

(Tous Les deux) REFRAIN

Pourquoi M'sieur l'Ministre,
Pourquoi M'sieur l'Ministre,
Laisser construire ce monument,
Si surprenant.

LE MINISTRE

Voyez-vous, Mam'selle,
Quand une chose est belle,
Il faut qu'autour d'cette merveille,
Tout soit pareil.
Les monuments chez vous
Ne valent pas un clou.
Et tous ils sont renommés
Pour leur moch'té,
On a fait une gare,
Tout c'qu'y a d'plus tocard,
Pour qu'les autres soient pas jaloux."

Figure 159 : Texte d'une chanson publiée en 1929 pour l'inauguration de la gare de Limoges

Le second exemple est la gare d'Annaba, et plus précisément la tour d'horloge de cette gare. On peut y noter des similitudes avec le travail de finition d'Auguste Perret inauguré en 1957. Le même traitement avait été choisi vingt-cinq ans auparavant par l'architecte de la gare d'Annaba, Pierre Choupaut, pour orner le campanile de son œuvre.

Les interactions et les transferts architecturaux « de » et « vers » la colonie ont persisté durant tout le 20^e siècle. La gare de Sidi-Bel-Abbès est un autre exemple à citer à ce propos. Une publication de *L'Afrique du Nord illustrée* de 1933 parle du hall de cette nouvelle gare comme d'une miniature du hall de la gare Saint-Lazare à Paris.



Figure 160 : Extrait de *L'Afrique du Nord illustrée* parue lors de l'inauguration de la gare de Sidi-Bel-Abbès⁴⁵²

Il est à noter, comme nous l'avons déjà dit, que l'Algérie a souvent été considérée comme un terrain de recherche architecturale, et ce plus particulièrement avec l'avènement du mouvement moderne. Nous constatons que, si pour la production architecturale en Algérie du 19^e siècle l'interaction était à sens unique, à savoir de la métropole vers la colonie, celle-ci a joué dans les deux sens au cours du 20^e siècle.

⁴⁵² *Embellissements de Bel Abbès*. [en ligne]. *L'Afrique du Nord illustré*. Bel Abbès, 1933.

[Consulté le 26 avril 2022]. Disponible à l'adresse :

<http://oran3.free.fr/SBA%20MEKERRA/TOTALITE%20SBA%20MEKERRA/www.mekerra.fr/images/histoire/theatre-municipal/embellissements-1933.jpg>.

Résumé-conclusion

Pour revenir à l'ouvrage déjà cité *Alger ville et architecture 1830-1940*. Dont nous avons expliqué l'impact du premier courant, qui a couvert de 1830 à 1890, qualifié de « courant académique » et le deuxième courant, qualifié d'« hybridation des formes et des styles », et en fin le troisième courant qui débuta dans les années 1930 avec l'avènement de l'Art déco, dont la gare de Sidi-Bel-Abbès est un exemple ; il évolua plus tard, comme avec la gare de Skikda, vers un style éclectique tardif. Après le gigantesque séisme de 1954 et la phase de reconstruction qu'il entraîna, la production des années 1950 dans le style moderne s'est concentrée dans la région nord et centre-ouest, tandis que le sud et l'est du pays voyaient se développer un style architectural local.

À propos de la période postcoloniale, deux périodes essentielles sont à remarquer. Celle qui précède 2014 a été caractérisée par une absence quasi totale de construction de gares en Algérie. On a noté quelques exceptions avec les gares de Bordj Bou Arreridj et de Naama. La gare de Aïn Témouchent, également de cette période, est marquée par une perte d'identité et une banalisation du bâtiment voyageur. La période d'après 2014 a vu la mise en place de l'agence ANERSIF qui s'est impliquée dans un projet de modernisation du chemin de fer algérien. Cette agence veille à la construction de nouvelles gares à travers tout le territoire national pour remplacer les gares désaffectées.

Chapitre 5 : Lecture architecturale des gares algériennes

*Le concept de style, pierre de touche de l'histoire de l'architecture, se construira tout au long du XIX^e siècle. Ce sont les historiens qui inventent ce concept, lui donnant une signification à peu près homogène — avant que les théoriciens allemands (Semper, Riegl, Wölflin) ne la déplacent. Le style est un opérateur à la fois concret et abstrait. Il caractérise matériellement le produit du corpus architectural, lui conférant son identité, son rang, sa qualité, et il constitue une entité décomposable dont les éléments peuvent s'échanger et se recombinaison autrement, dessinant le potentiel de ses variations selon le schéma des influences et des adaptations ; le style apparaît désormais comme le moyen de l'autonomie (apparente) de l'architecture.*⁴⁵³

Cyrille Simonnet

Dans ce chapitre, nous abordons la question stylistique de l'architecture ferroviaire en Algérie en approfondissant l'étude des quatre gares précédemment sélectionnées, à savoir les gares des villes d'Alger, d'Oran, d'Annaba et de Skikda. Notamment, une étude spatiale et fonctionnelle permettra de comprendre l'agencement et l'utilisation des espaces des bâtiments voyageurs. S'ensuivra une description approfondie de l'architecture des façades. Mais, avant cela, une lecture des éléments et des formes architectoniques nous donnera de plus amples informations sur l'architecture ferroviaire qui s'est développée durant la période coloniale en Algérie ; elle sera parfois élargie à d'autres gares ou bâtiments pour comparer.

1 Les éléments architecturaux

Nous aborderons dans ce point quatre éléments architecturaux très représentatifs de notre point de vue à l'architecture ferroviaire en Algérie, à savoir, respectivement, la tour d'horloge, les coupoles, les toitures et halles et marquises :

⁴⁵³ SIMONNET, Cyrille. *L'architecture, les sciences et la culture de l'histoire au XIX^e siècle*. Saint-Etienne : l'Université de Saint-Etienne, 2001.

1.1 L'horloge pour une tour, un minaret ou un compagnile

La tour d'horloge, le campanile, le minaret et le beffroi sont des éléments architecturaux importants dans le langage ferroviaire⁴⁵⁴. En Algérie, ces éléments se sont manifestés sous plusieurs formes.

Au cours du 19^e siècle, les gares n'étaient pas équipées d'une tour dédiée pour l'horloge, car celle-ci (indispensable pour connaître l'heure et prendre un train) était logée au cœur du fronton, comme on le voit avec la gare d'Alger.

Ce fut au début du 20^e siècle, avec la gare d'Oran construite dans un style néo-mauresque, qu'un minaret s'éleva sur près de 65 mètres de haut au cœur du quartier Karguenta⁴⁵⁵. D'autres gares et des bâtiments publics, non étudiés ici, ont pu recevoir une tour d'horloge sous forme de minaret. On peut citer l'actuel musée d'art moderne d'Alger ou l'hôtel de ville de Skikda (ex-Philippeville). C'était un signe visible de rapprochement vers les autochtones, une forme d'ouverture visible à la culture de l'autre. On peut aussi noter, dans le même esprit, la construction de la grande mosquée de Paris en métropole en 1926.



Figure 161 : L'horloge au-dessus de la toiture au cœur du fronton au centre de la gare d'Alger



Figure 162 : La tour d'horloge de la gare d'Oran sous forme de minaret

⁴⁵⁴ LAVENU, Mathilde et MATAOUCHEK, Victorine. *Dictionnaire d'architecture*. Paris : Éditions Gisserot, 2017, p. 22.

Un campanile est une tour qui abrite des cloches servant à appeler les fidèles à la prière. Dans l'environnement ferroviaire, son rôle est d'abriter des horloges. Le beffroi est un ouvrage situé au niveau du clocher et portant des cloches. *Campanile - 8 définitions* - [en ligne]. [Consulté le 27 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.encyclopedie.fr/definition/Campanile>.

⁴⁵⁵ *La nouvelle gare d'Oran* [en ligne]. Afrique du Nord Illustrée. Alger, 1908. Disponible à l'adresse : http://www.jeanyvesthorrignac.fr/wa_files/La_20nouvelle_20gare_20du_20Plm_20_C3_A0_20Oran.pdf.



Figure 163 : L'hôtel de ville de Skikda



Figure 164 : Le minaret de la grande mosquée de Paris



Figure 165 : Le musée d'art moderne d'Alger

La tour d'horloge de la gare d'Annaba (ex-Bône) intrigue un peu ; on peut s'interroger sur son style. Des motifs rappellent la mosquée Sidi Boumediene à Tlemcen ou la mosquée Koutoubia à Marrakech ; de plus, elle est couronnée d'une flèche semblable à celle que produiront les frères Perret quelques années plus tard pour l'église Saint-Joseph du Havre en Haute-Normandie. L'architecte a certainement voulu exprimer, par la tour d'horloge d'un bâtiment qu'on peut dire « d'ordre public », la cohabitation qui existait entre les deux religions des habitants de la ville.



Figure 166 : La tour d'horloge de la gare d'Annaba



Figure 167 : Le minaret de la mosquée Koutoubia au Maroc



Figure 168 : Le minaret de la mosquée de Sidi Boumediene en Algérie



Figure 169 : Le campanile de l'église Saint-Joseph au Havre en France



Figure 170 : Le campanile de l'église Notre-Dame de la Consolation au Raincy en France



Figure 171 : La tour d'horloge de la gare de Skikda pendant la période coloniale

La tour d'horloge de la gare de Skikda (ex-Philippeville) a été construite dans un style Art déco, sans ornementation postiche, et elle montre des lignes pures et droites⁴⁵⁶. Cette tour a perdu de son ampleur avec la disparition de son horloge durant la guerre d'indépendance.

Au début du 21^e siècle, la volonté de restaurer l'horloge de la tour a été stoppée par les habitants de Skikda, car l'appel d'offres avait été remporté par



Figure 172 : La tour d'horloge de Skikda, telle qu'elle est depuis la guerre d'indépendance.

une société chinoise. Des journalistes et des activistes en patrimoine local se sont opposés à la restauration, qui ne présentait pas de garanties sur la qualité d'exécution des travaux⁴⁵⁷.

1.2 Les coupoles dans le ferroviaire

La coupole est un élément architectural peu commun dans l'architecture ferroviaire. Néanmoins, certains architectes ont choisi d'en inclure dans leurs œuvres. On peut ainsi citer quelques bâtiments célèbres comme, en France, la gare de Limoges-Bénédictins et, plus récemment, la gare pour les trains à grande vitesse de Bellegarde dans l'Ain ou, en Belgique, l'admirable gare centrale d'Anvers.



Figure 173 : La gare d'Anvers en Belgique



Figure 174 : La coupole de la gare d'Anvers vue de l'intérieur



Figure 175 : La gare de Limoges-Bénédictins en France

⁴⁵⁶ Postiche : qui est ajouté, rapporté. Ornement postiche. D'après le dictionnaire Larousse en ligne.

⁴⁵⁷ L'hôtel de ville de Skikda, fierté de ses habitants. *Djazair* [en ligne]. Algérie, 11 avril 2011. [Consulté le 12 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.djazair.com/fr/apsfr/114332>.

Deux des quatre gares algériennes sélectionnées pour notre étude ont une coupole. La gare d'Oran présente une première coupole centrale, dans le hall d'entrée, au-dessus de laquelle se dresse une petite flèche. Cette coupole est semblable à celles des mosquées ; sans beaucoup d'ornementations, elle possède une ouverture de faible taille sur chaque facette. Les ouvertures de la coupole sont décorées à l'intérieur en moucharabieh sous forme d'étoiles de David, ce qui fait référence à la religion juive⁴⁵⁸. Une seconde coupole, de petite taille, se trouve en haut du minaret.



Figure 177 : Vue extérieure de la coupole de la gare d'Oran



Figure 176 : Vue intérieure de la coupole de la gare d'Oran

La gare de la ville de Skikda (ex-Philippeville) possède, elle aussi, une coupole. Elle a été construite au-dessus d'un octogone comportant trois ouvertures dans chaque facette, ce qui permet une meilleure pénétration de la lumière naturelle à l'intérieur de la gare.



Figure 179 : Vue extérieure de la coupole de la gare de Skikda



Figure 178 : Vue intérieure de la coupole de la gare de Skikda.

⁴⁵⁸ La présence de l'étoile de David est associée au judaïsme.

1.3 Les toitures des gares algériennes

Des toitures en pente sont largement employées à la gare d'Alger. On les trouve sur le corps principal du bâtiment ainsi que sur les ailes. Ainsi, une toiture à quatre pentes couvre le hall d'entrée et les bureaux, tandis qu'une toiture à double pente avait été choisie pour couvrir la salle d'attente et la bagagerie.



Figure 180 : Ancienne carte postale montrant la toiture en pente de la gare d'Alger⁴⁵⁹

Les autres gares étudiées ont des toits-terrasses, comme la plupart des gares construites à partir du 20^e siècle. À Annaba, une seule terrasse couvre l'ensemble du bâtiment-voyageurs. La gare d'Oran présente deux niveaux de toiture-terrasse et une coupole. La gare de Skikda présente un jeu de niveaux grâce à plusieurs toitures-terrasses, qui créent différents volumes. L'espace central est surélevé avec une coupole octogonale.

⁴⁵⁹ ALGER : La Gare, vue plus ancienne. Dans : *Alger -Bâtiments et Monuments* [en ligne]. 2014. [Consulté le 21 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.judaicalgeria.com/pages/alger-batiments-et-monuments-1.html>.

Figure 181 : En rouge, la toiture-terrasse de la gare d'Oran

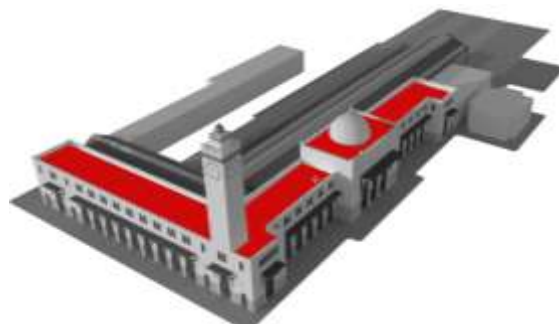
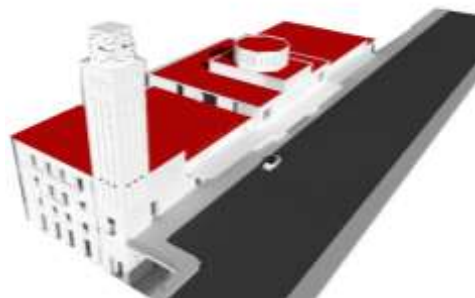


Figure 182 : En rouge, la toiture-terrasse de la gare d'Annaba



Figure 183: En rouge, la toiture-terrasse de la gare de Skikda



1.4 Halles et des marquises dans l'architecture ferroviaire

Les halles sont des éléments spectaculaires que l'on trouve en architecture ferroviaire. Présentes dès les premiers projets de bâtiments voyageurs, elles ont été l'un des éléments architectoniques qui, avec des portes imposantes, a caractérisé les premières grandes gares ferroviaires, qu'elles soient en Algérie ou à l'international, comme à Budapest et à Londres⁴⁶⁰.

Ces éléments architectoniques n'ont cessé d'évoluer dans leur forme et dans les matériaux employés pour leur réalisation. Ces matériaux ont participé à l'évolution des techniques constructives métalliques de l'ingénieur Eugène Flachat, lequel a conçu des halles en tôle laminée, ainsi qu'à celles de l'ingénieur Gustave Eiffel, avant l'utilisation de l'acier ; quant au béton, son utilisation dans la construction des halles a commencé au début du 20^e siècle⁴⁶¹.

⁴⁶⁰ Gare de Budapest-Nyugati et la gare de La Gare Victoria Station à Londres.

⁴⁶¹ Eugène Flachat (1802-1873) était un ingénieur français. Il a collaboré aux études d'une des premières lignes de chemin de fer françaises. Eugène Flachat (1802-1873). Dans : *data.bnf.fr* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 27 avril 2022]. Disponible à l'adresse : https://data.bnf.fr/fr/13482371/eugene_flachat/.

L'étude de l'utilisation des halles dans le monde ferroviaire ouvre les portes à la recherche des collaborations qui ont pu exister entre architectes et ingénieurs. Les sculptures de fer sont l'image même de la révolution industrielle et de la progression technique observée durant les 18^e et 19^e siècles. Dans la gare d'Alger, comme dans celle d'Annaba ou d'Oran, les halles couvrent plus de 2 000 m². Elles ont été conçues avec une succession d'arcs semi-circulaires écartés de 7,5 mètres, pour éviter le contreventement des barres horizontales qui soutiennent la structure générale. Les halles des gares d'Annaba et d'Oran ont été fabriquées avec une ossature en acier et une toiture à double pente. Les poteaux sont richement décorés en sculptures rappelant la Compagnie PLM.

Ces éléments architectoniques que constituent les halles sont de moins en moins utilisés dans l'architecture ferroviaire ; la plupart des gares contemporaines ne comportent pas de halles, à l'image de la gare de Skikda pour laquelle l'architecte s'est « contenté » d'un auvent pour protéger les quais et les voyageurs.

Figure 184 : La halle de la gare d'Alger⁴⁶²



Gustave Eiffel, né Bonickhausen dit Eiffel (1832-1923) à Paris, était un ingénieur centralien et un industriel français. Il a notamment participé à la construction de la tour Eiffel à Paris, du viaduc de Garabit et de la statue de la Liberté à New York.

Une halle en béton armé peut être observée à la gare de Tlemcen ; elle date du début du 20^e siècle.

⁴⁶² Photo personnelle, 2019.



Figure 185 : Première vue sur la halle de la gare d'Oran



Figure 186 : Seconde vue sur la halle de la gare d'Oran

Figure 187 : Vue sous la halle de la gare d'Annaba⁴⁶³



2 L'architecture ferroviaire en Algérie

L'architecture ferroviaire est très riche, pour notre étude nous allons nous attarder sur les auvents, les portes, les fenêtres et les balcons :

2.1 Les auvents, esthétiques et pratiques

L'auvent est un élément architectural très utilisé dans les constructions ferroviaires, pour son aspect pratique, afin de protéger de la pluie et du soleil, ou uniquement pour son aspect esthétique. Il est souvent situé au-dessus des portes d'entrée en façade principale, ou peut longer toute la façade. On peut aussi le trouver du côté des voies.

⁴⁶³ Ibid.

Figure 188 : La gare d'Alger avec son auvent⁴⁶⁴



Figure 189 : L'auvent en bois de la gare d'Oran⁴⁶⁵



Figure 190 : L'auvent en bois de la gare d'Oran⁴⁶⁶

Figure 191 : L'auvent en béton et en verre du côté ville de la gare de Skikda⁴⁶⁷



⁴⁶⁴ Carte postale - Algérie - Alger - la gare et le port. [image en ligne]. 1910, p. . [Consulté le 21 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://picclick.fr/Carte-Postale-ALGERIE-ALGER-184830132473.html>.

⁴⁶⁵ Photo personnelle, 2019.

⁴⁶⁶ *Ibid.*

⁴⁶⁷ *Ibid.*

Figure 192 : L'auvent en béton et en verre du côté des voies de la gare de Skikda⁴⁶⁸



Figure 193 : L'auvent en béton et en verre au-dessus de l'entrée de la gare d'Annaba⁴⁶⁹



Les auvents des premières gares algériennes, construites majoritairement dans le style néoclassique, étaient en fer et en bois, à l'image de celui de la gare d'Alger.

La gare d'Oran, de style néo-mauresque, est ornée d'un auvent en bois protégeant les trois portes de l'entrée principale et d'autres tout au long des façades, ce qui renforce l'aspect « arabesque » de ce bâtiment. Sur la façade intérieure, l'auvent laisse sa place à de gigantesques marquises couvrant les voies et les locomotives, lesquelles forment une grande halle⁴⁷⁰.

En béton armé et parfois perforés, les auvents de la gare de Skikda comme ceux de la gare d'Annaba jouent un rôle important dans la composition des façades. Ils sont présents uniquement sur les façades extérieures à Annaba. À Skikda, des auvents longent la façade

⁴⁶⁸ *Ibid.*

⁴⁶⁹ *Ibid.*

⁴⁷⁰ Arabesque : ornement peint ou sculpté spécial, d'origine islamique ou non, employé en décoration. D'après le dictionnaire Larousse en ligne, consulté en octobre 2021

Marquise : auvent vitré protégeant un quai de gare, une porte d'entrée, un perron, une devanture de magasin, etc. D'après le dictionnaire Larousse en ligne, consulté en octobre 2021.

Locomotive : machine à vapeur, électrique, à moteur thermique ou à air comprimé, etc. montée sur roues, et destinée à remorquer un convoi de voitures ou de wagons sur une voie ferrée. D'après le dictionnaire Larousse en ligne, consulté en octobre 2021.

extérieure donnant sur le boulevard maritime, mais également la façade intérieure du côté des quais. Les auvents de la façade intérieure sont perforés de verre pour que la lumière passe.

2.2 Les portes des gares , diversité technique et ornementale

L'architecture ferroviaire accorde une grande importance à la façade principale et aux portes d'entrée. Les portes de nos quatre gares d'études sont particulièrement remarquables, que ce soit par leur architecture ou leur forme, ou par les matériaux employés pour leur réalisation.

La gare d'Alger se compose de trois portes. Chaque ouverture de porte est construite en pierre en forme d'arc en plein cintre d'une hauteur de 5,5 mètres et d'une largeur de 4 mètres ; les portes sont fabriquées en bois.

Trois portes monumentales d'environ 10 mètres de hauteur, s'appuyant sur des portiques et des arcs outrepassés, composent l'entrée principale de la gare d'Oran. Ces portes fabriquées en bois et en verre sont riches en ornements d'inspirations mauresque et judaïque.



Figure 194 : Une des portes de l'entrée principale de la gare d'Alger⁴⁷²



Figure 195 : Les portes entrées de la gare d'Oran⁴⁷¹

À Annaba, cinq portes d'une hauteur de 2,5 mètres permettent d'accéder à la gare. Elles sont situées sous un linteau et un auvent perforé qui détruisent la continuité visuelle que ces portes formeraient avec les fenêtres⁴⁷³. Ces portes sont fabriquées en bois, contrairement à

⁴⁷¹ Photo personnelle, 2019.

⁴⁷² *Ibid.*

⁴⁷³ Linteau : support horizontal en bois, pierre, métal ou béton, fermant la partie supérieure d'une baie et soutenant la superstructure (Plate-bande et poitrail sont des organes du même genre.) Définition du dictionnaire Larousse en ligne, consulté en octobre 2021.

celles de la gare de Skikda pour lesquelles l'architecte avait choisi le fer et le verre pour une meilleure transparence et une continuité entre intérieur et extérieur. Ainsi, à Skikda, sous un porche en béton richement décoré en faïence, quatre portes totalement transparentes hautes de 3 mètres permettent aux voyageurs de pénétrer dans la gare⁴⁷⁴.



Figure 196 : La porte d'entrée de la gare de Skikda⁴⁷⁵



Figure 197 : La porte d'entrée de la gare d'Annaba⁴⁷⁶

2.3 Les formes des fenêtres et des ouvertures

Les fenêtres des gares étudiées sont totalement différentes les unes des autres.

Les fenêtres de la gare d'Alger sont petites ; elles ont été conçues en arc en plein cintre, dans un style néoclassique. Disposées dans une composition symétrique, elles entrent en harmonie avec les portes d'entrée.

La gare d'Oran a été construite dans le style néo-mauresque. Les ouvertures des fenêtres sont en béton décoré en forme d'arcs outrepassés caractéristiques dans ce style ; les fenêtres sont en bois.

Entourées d'une décoration néo-mauresque, les ouvertures à l'étage de la gare d'Annaba sont en harmonie avec les portes d'entrée.

L'architecte Charles Montaland a choisi, pour la façade principale de la gare de Skikda, des ouvertures traitées avec des claustras en béton, au lieu de fenêtres en longueur.

⁴⁷⁴ Porche : espace couvert en avant de l'entrée d'un édifice. Il peut être hors de l'œuvre, à savoir qu'il a sa couverture propre ou qu'il est surmonté d'une tour clocher-porche, ou dans l'œuvre. Définition du dictionnaire Larousse en ligne, consulté en octobre 2021.

⁴⁷⁵ Photo personnelle, 2019.

⁴⁷⁶ *Ibid.*



Figure 198: Aperçu sur les ouvertures de la gare d'Alger



Figure 199 : Aperçu sur les ouvertures de la gare d'Oran



Figure 200 : Aperçu sur les ouvertures de la gare d'Annaba



Figure 201 : Aperçu sur les ouvertures de la gare de Skikda

2.4 Balcons et loggias, une spécificité conceptuelle

L'utilisation de balcons et de loggias dans l'architecture ferroviaire n'est pas commune. La gare d'Oran comprend un bâtiment annexe servant de buffet et de dortoir. Ce bâtiment a été construit sur trois niveaux dans un style néo-mauresque ; plusieurs loggias en moucharabieh sont venues décorer la façade de ce bâtiment. L'architecte Choupaut a choisi de construire, en pleine tour d'horloge de la gare d'Annaba, un balcon donnant sur un bureau de direction. D'autres balcons se trouvent dans les logements pour les fonctionnaires annexés aux bâtiments voyageurs de gares d'Annaba et de Skikda.



Figure 202 : Un des deux balcons de la gare d'Annaba



Figure 203 : Les loggias au niveau du buffet de la gare d'Oran



Figure 204 : Les balcons des logements de la gare de Skikda

3 L'organisation spatiale et fonctionnelle des gares

L'étude de l'organisation spatiale, réalisée à partir de plans et de coupes et sur des reconstitutions des volumes, offre une meilleure compréhension de différents éléments. Elle permet de comprendre le circuit de circulation des voyageurs et des bagages, l'emplacement de la salle des pas perdus et des salles d'attente, ainsi que l'emplacement des billetteries. De plus, les informations relatives à l'organisation spatiale et fonctionnelle peuvent nous éclairer sur la manière dont les gares ont été conçues et nous permettre d'appréhender leur évolution à travers le temps. Nous restituons cette étude en prenant les gares successivement.

3.1 Alger, Adoption de la linéarité

La gare d'Alger est une gare terminus⁴⁷⁷. Positionnée parallèlement aux voies ferrées, elle se situe au même niveau que le port d'Alger et l'îlot de la marine, et en contrebas du boulevard du front de mer⁴⁷⁸. La différence de niveau entre la gare et le boulevard est d'environ 20 mètres. Cette disposition générale fait qu'il est difficile pour les voyageurs qui partent de rejoindre la gare, et pour ceux qui arrivent de gagner le centre-ville, souvent caché par les remparts du boulevard du front de mer qu'il faut traverser pour rejoindre le square Port-Saïd.

⁴⁷⁷ SAFIR, Mohan ou Saïd. *Le patrimoine ferroviaire XIXème et XXème siècle en Algérie : identification et valorisation* [en ligne]. Mémoire de magister en architecture. Tizi-Ouzou : Université mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 11 juillet 2011, p. 11. [Consulté le 28 septembre 2017]. Disponible à l'adresse : <https://dl.ummo.dz/handle/ummo/847>.

⁴⁷⁸ L'îlot de la marine est un ensemble de quatre îlots qui entourait la ville d'Alger jusqu'à réalisation d'une jetée sous le gouvernement de Khayr ad-Din Barberousse.

La gare d'Alger a été conçue en longueur et l'aménagement des volumes suit la forme de la lettre « E ». La gare est ainsi composée de cinq parallélépipèdes formant une disposition générale symétrique qui s'articule autour d'un espace central. Celui-ci a la fonction d'une salle des pas perdus et il regroupe la billetterie, le bureau de renseignements et d'orientation des voyageurs et des cabinets d'aisance. Au-dessus de la salle des pas perdus se trouvent des logements de fonction dont l'accès se fait par l'extérieur.

Le volume central d'accueil possède trois portes qui servent à l'entrée et à la sortie des voyageurs. Il se compose de deux niveaux : un logement de fonction à l'étage occupe l'espace au-dessus de la salle des pas perdus. Accolés au volume central, deux parallélépipèdes étaient à l'origine destinés à être utilisés comme bagagerie pour celui de droite et salle d'attente pour celui de gauche, qui était également relié directement aux quais. Aujourd'hui, ces deux structures ont été transformées en salles d'attente. Les deux extrémités de la gare sont composées de parallélépipèdes élevés sur deux niveaux servant de bureaux de gestion.

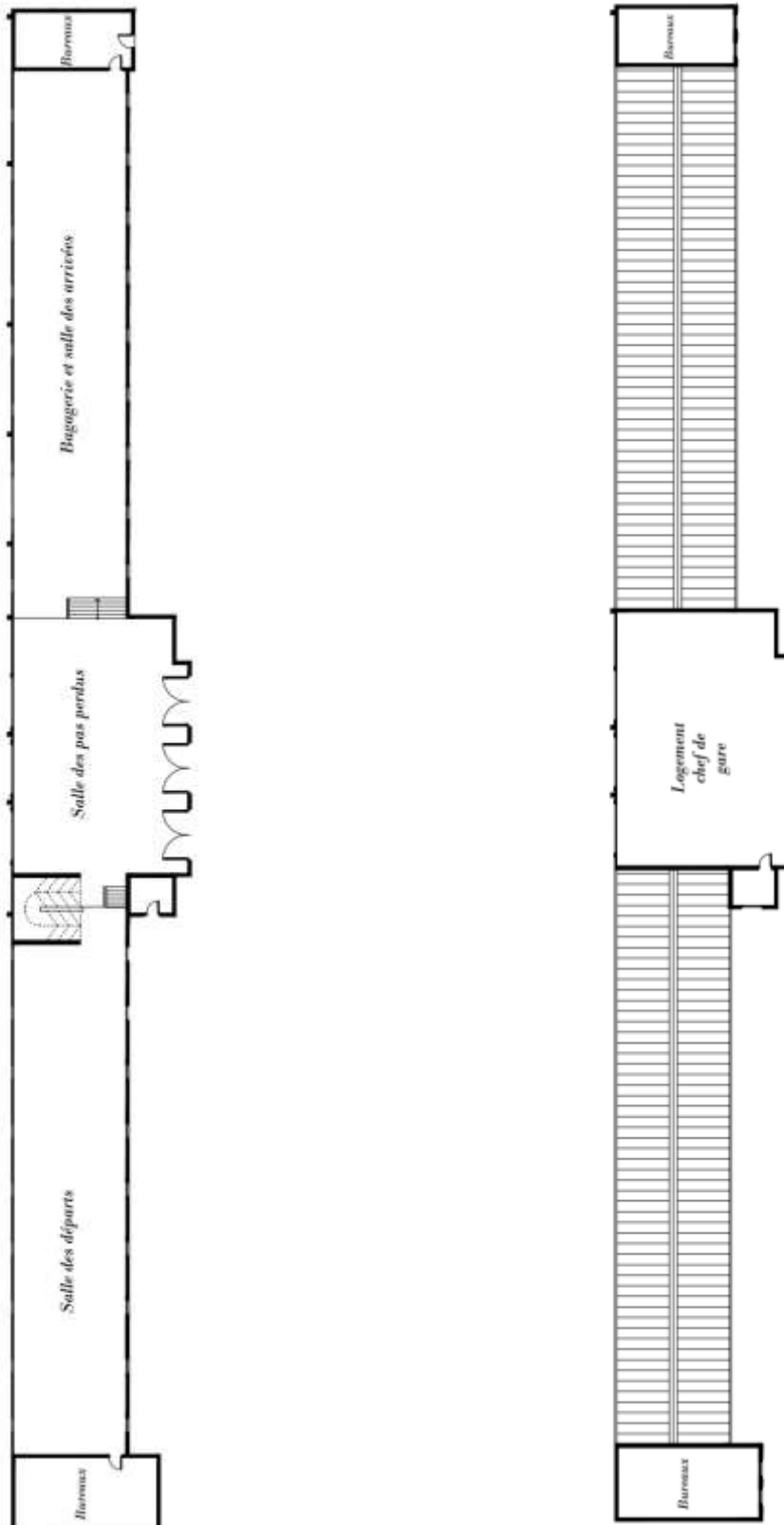


Figure 205 : Plan du rez-de-chaussée à gauche et plan de l'étage à droite de la gare d'Alger⁴⁷⁹

⁴⁷⁹ Production personnelle via AutoCAD version 2019.



Figure 206 : Disposition des volumes de la gare d'Alger⁴⁸⁰



Figure 207 : Fonctionnalité des volumes de la gare d'Alger⁴⁸¹



Figure 208 : Volumétrie détaillée de la gare d'Alger⁴⁸²

3.2 Oran, une disposition justifiée

La gare centrale d'Oran est une gare terminus donnant sur une place, ce qui permet une meilleure intégration dans le quartier. Le plan de la gare d'Oran a été conçu en forme de « L » et elle est composée de plusieurs parallépipèdes rectangles.

⁴⁸⁰ Production personnelle.

⁴⁸¹ *Ibid.*

⁴⁸² Production personnelle via SketchUp version 2017.

Les trois imposantes portes d'entrée donnent sur celui du centre qui constitue un hall central majestueux, en double hauteur et sous une grande coupole, où se trouvent l'accueil et la billetterie. Sur les côtés de la billetterie, deux portes permettent de rejoindre les quais. Deux salles d'attente ont été aménagées sur l'aile droite, l'aile gauche étant réservée au dépôt et au retrait des bagages en consigne.

Sur le côté gauche, perpendiculairement à la façade principale et face à l'extrémité des voies, un volume de deux étages abrite, au niveau du rez-de-chaussée, les services de commerce et de restauration liés à la gare et, à l'étage, les bureaux pour les fonctions d'administration ainsi que quelques logements.

Le campanile en forme de minaret à l'angle du bâtiment amplifie la monumentalité de la gare. Il s'élève au cœur du quartier de la gare sur une hauteur de 65 mètres permettant de loger les quatre horloges⁴⁸³.

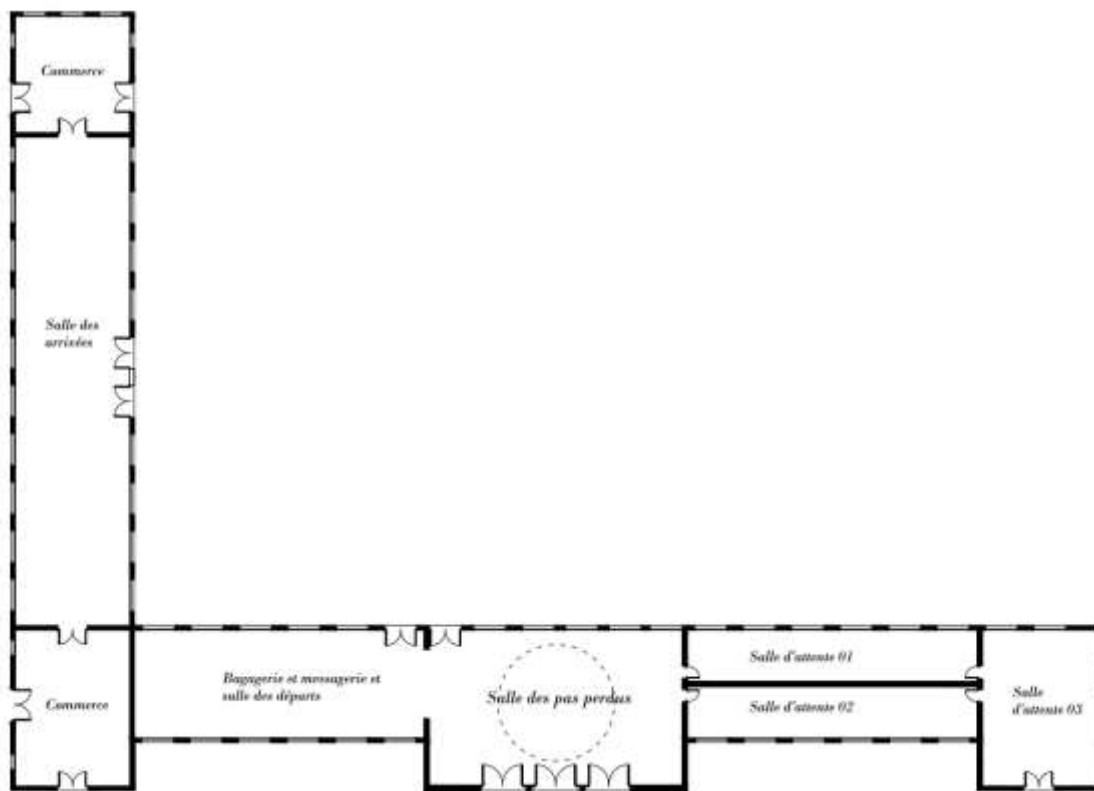


Figure 209 : Plan du rez-de-chaussée de la gare d'Oran⁴⁸⁴

⁴⁸³ La nouvelle gare d'Oran [en ligne]. Afrique du Nord Illustrée. Alger, 19008. Disponible à l'adresse : http://www.jeanyvesthorrignac.fr/wa_files/La_20nouvelle_20gare_20du_20Plm_20_C3_A0_20Oran.pdf.

⁴⁸⁴ Production personnelle via Auto CAD version 2019.

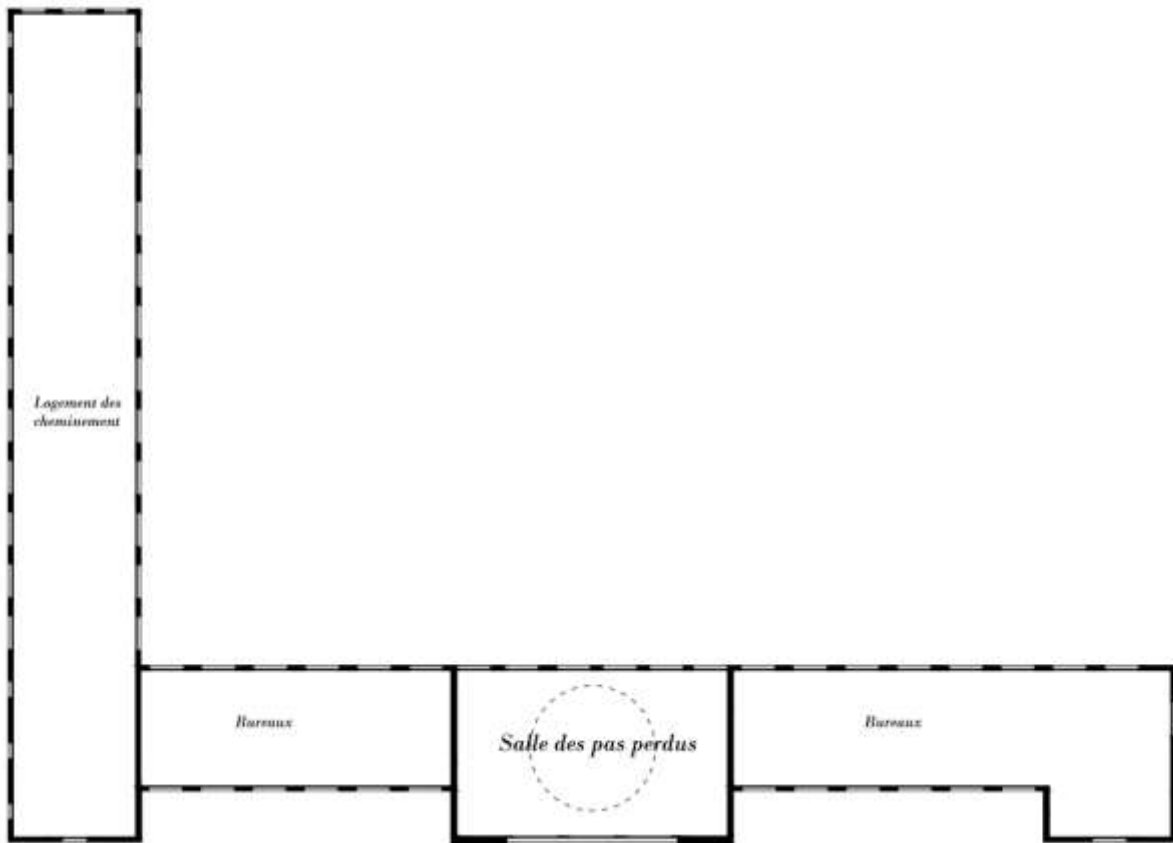


Figure 210 : Plan de l'étage de la gare d'Oran⁴⁸⁵

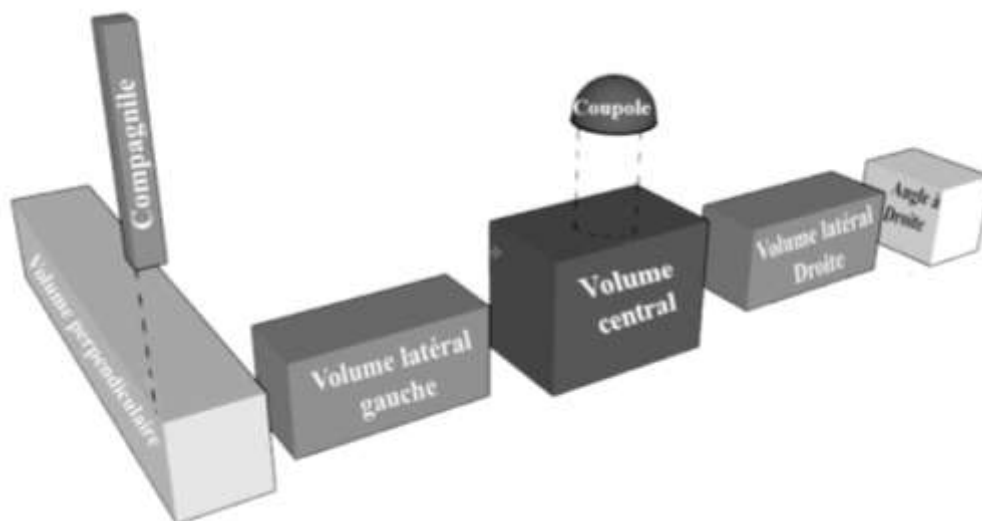


Figure 211 : Disposition des volumes de la gare d'Oran.⁴⁸⁶

⁴⁸⁵ Production personnelle via Auto CAD version 2019.

⁴⁸⁶ Production personnelle.

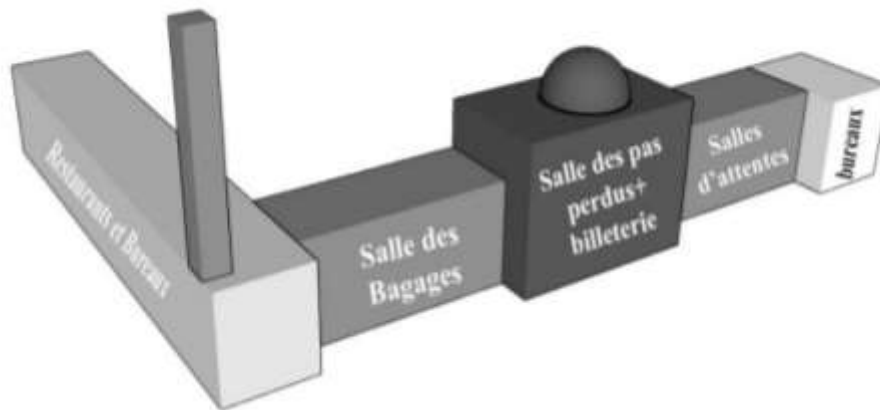


Figure 212 : Fonctionnalité des volumes de la gare d'Oran⁴⁸⁷



Figure 213 : Volumétrie détaillée de la gare d'Oran, côté restaurants et cafétéria⁴⁸⁸

⁴⁸⁷ *Ibid.*

⁴⁸⁸ Production personnelle via SketchUp version 2017.

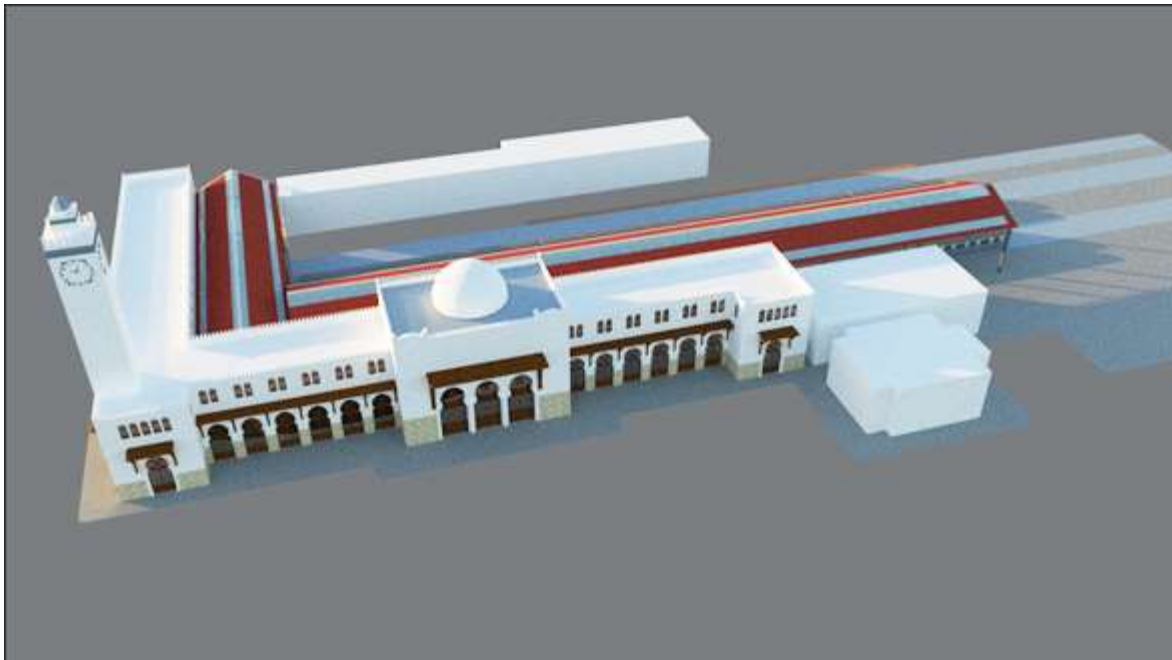


Figure 214 : Volumétrie détaillée de la gare d'Oran, côté entrée principale⁴⁸⁹.

3.3 Annaba, une composition idéale

La gare d'Annaba, appelée durant la période coloniale « gare de Bône », est une gare terminus. Son plan diffère considérablement de ceux des trois autres gares étudiées ici. Il se développe en un seul grand volume en forme de « U » ; ainsi, un seul hall regroupe l'ensemble des fonctions de la gare.

Cinq portes monumentales marquent les entrées de la gare. Face à une des entrées se dressent deux guichets de billetterie entre lesquels se trouvent trois portes permettant de rejoindre les quais. Le hall en double hauteur est aménagé en espace d'attente ; la bagagerie se trouve à l'extérieur. Les ailes comprennent deux niveaux : elles abritent, dans leurs étages, des bureaux. Il n'y a pas de logement de fonction dans cette gare. On observe un travail remarquable sur le traitement des angles du bâtiment, où une série de parallélépipèdes font la liaison entre les façades perpendiculaires.

Du côté gauche du volume de la gare s'élançait un parallélépipède rectangle qui n'est autre qu'un campanile qui abrite trois horloges. C'est un repère dans le quartier et renforce, par sa verticalité, l'horizontalité de la façade de la gare.

⁴⁸⁹ *Ibid.*

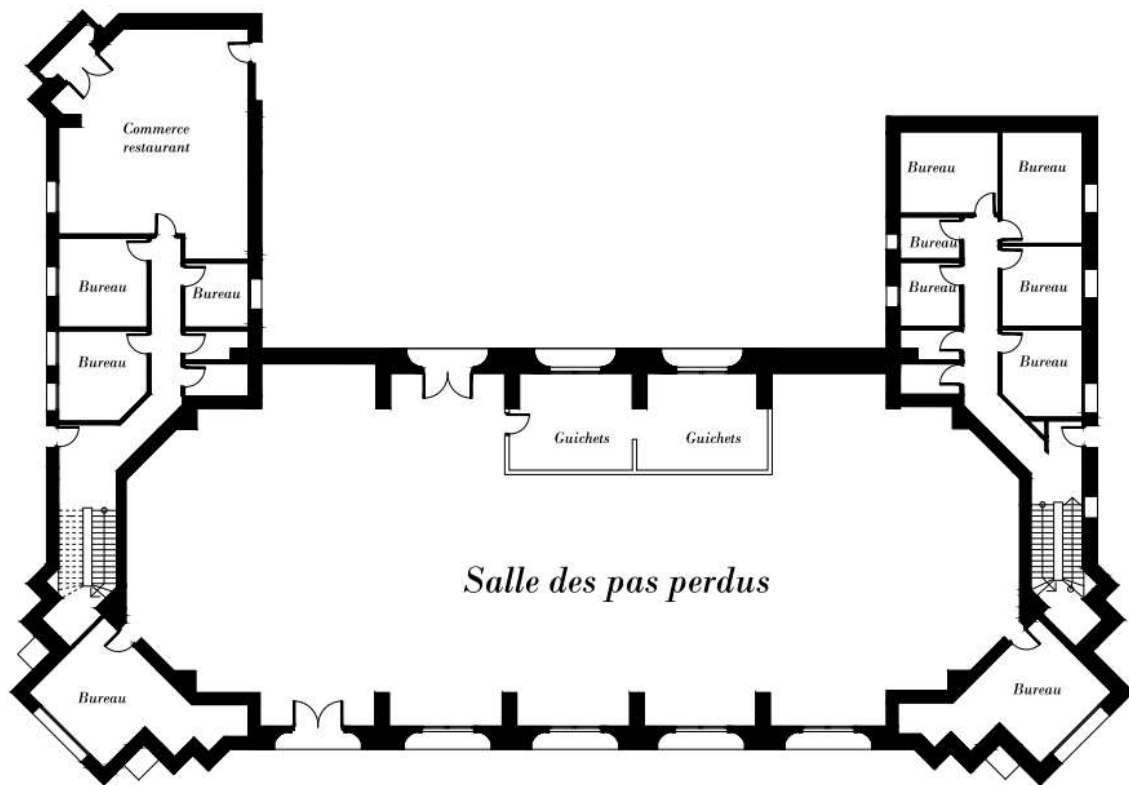


Figure 215 : Plan du rez-de-chaussée de la gare d'Annaba⁴⁹⁰

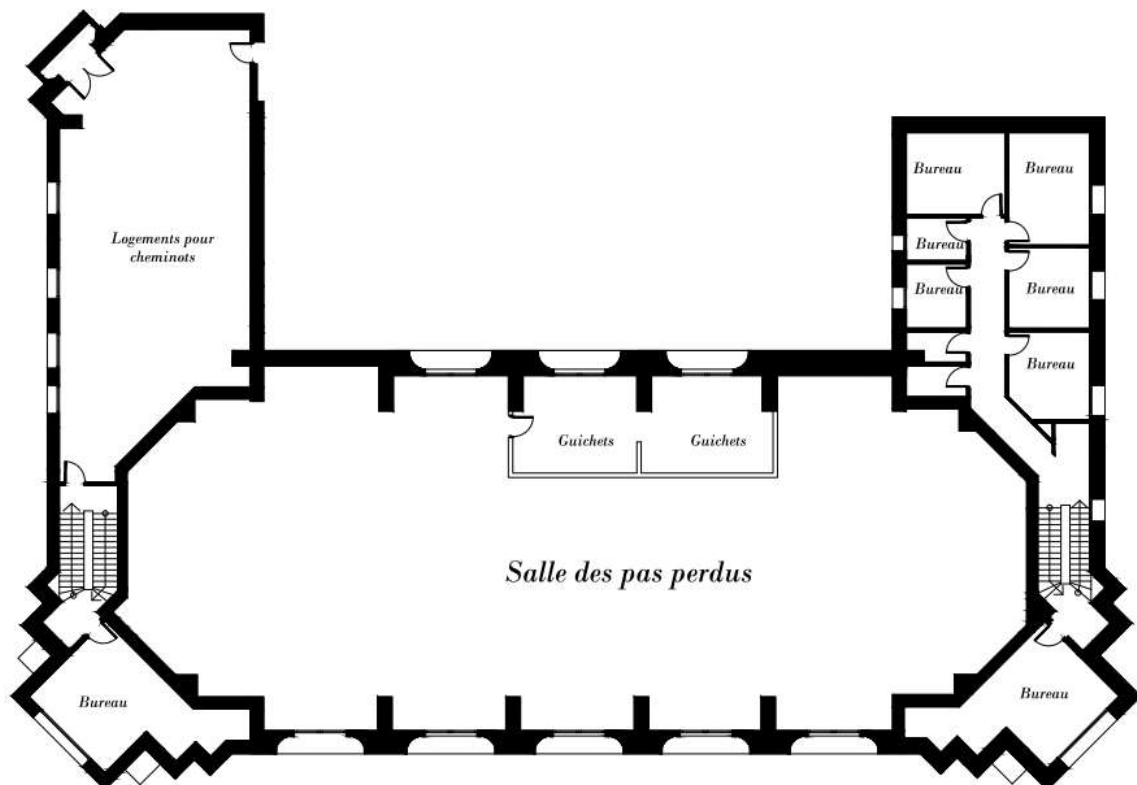


Figure 216 : Plan du premier étage de la gare d'Annaba⁴⁹¹

⁴⁹⁰ Production personnelle via AutoCAD version 2019.

⁴⁹¹ Production personnelle via AutoCAD version 2019.

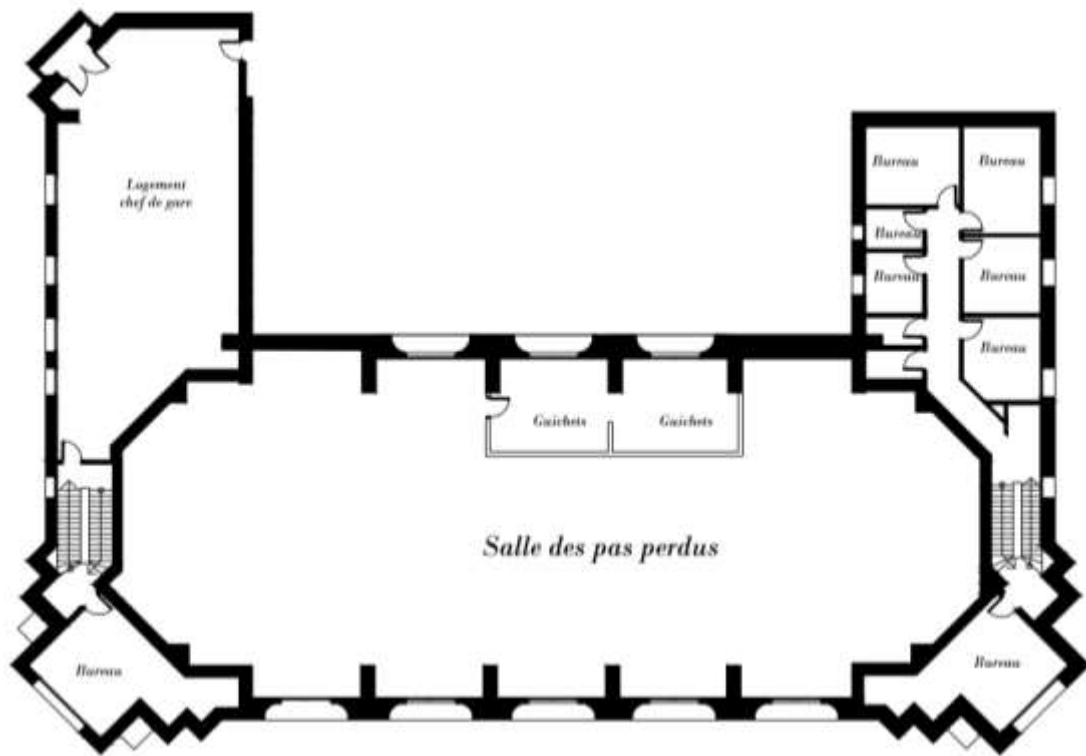


Figure 217 : Plan du deuxième étage de la gare d'Annaba⁴⁹²

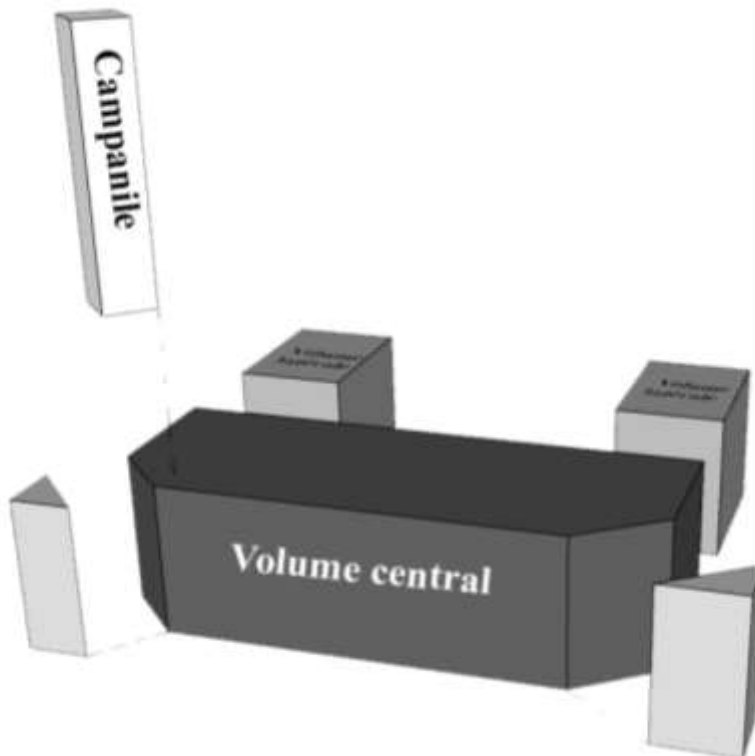


Figure 218 : Disposition des volumes de la gare d'Annaba⁴⁹³

⁴⁹² Production personnelle via AutoCAD version 2019.

⁴⁹³ Production personnelle.



Figure 219 : Fonctionnalité des volumes de la gare d'Annaba⁴⁹⁴



Figure 220 : Volumétrie détaillée de la gare d'Annaba, vue sur le traitement d'angle du côté opposé à la tour d'horloge⁴⁹⁵

⁴⁹⁴ Ibid.

⁴⁹⁵ Production personnelle via SketchUp version 2017.



Figure 221 : Volumétrie détaillée de la gare d'Annaba, vue sur la tour d'horloge et le traitement d'angle⁴⁹⁶

3.4 Skikda, Le choix de la hauteur

La gare terminus de Skikda (ex-Philippeville) a été construite parallèlement aux voies ferrées. Elle se situe entre le port et le boulevard Landon-de-Longeville. Cet imposant bâtiment permet une transition souple entre le boulevard et le niveau des quais. Une tour d'horloge s'élève sur 65 mètres pour faire face au minaret de l'hôtel de ville ; les deux donnent sur une place centrale qui marque le centre-ville.

La gare de Skikda se compose de plusieurs parallélépipèdes agencés en longueur, chacun communiquant avec ceux qui le jouxtent. Le volume central, auquel on accède par trois portes depuis la ville, est surmonté d'une coupole. Il constitue un hall central, en triple hauteur, qui loge les guichets de billetterie et un monte-charge : il est desservi du côté des quais par un immense escalier assurant la liaison verticale entre le rez-de-quai et le rez-de-chaussée.

Un portique fait le lien entre le hall central et la bagagerie à droite. La salle d'attente, à gauche du hall d'entrée, permet d'avoir une vue étendue sur le port de Skikda grâce à de grandes ouvertures. Les logements de fonction, situés aux deux extrémités du bâtiment, ont un accès depuis l'extérieur donnant sur une plateforme en béton armé permettant de rejoindre le boulevard du front de mer. Le volume d'habitation de gauche, sur quatre niveaux, est surmonté de la tour d'horloge.

⁴⁹⁶ *Ibid.*

Le rez-de-quai est aménagé avec une cafétéria et deux postes de contrôle pour les voyageurs. Trois monte-charges donnent l'un sur le hall, le deuxième sur la salle des bagages et le dernier sur la salle d'attente.

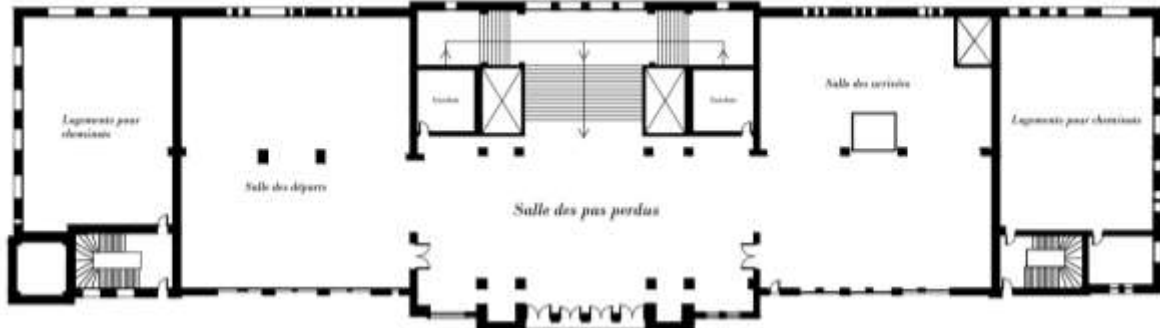


Figure 222 : Plan du rez-de -chaussée de la gare de Skikda⁴⁹⁷

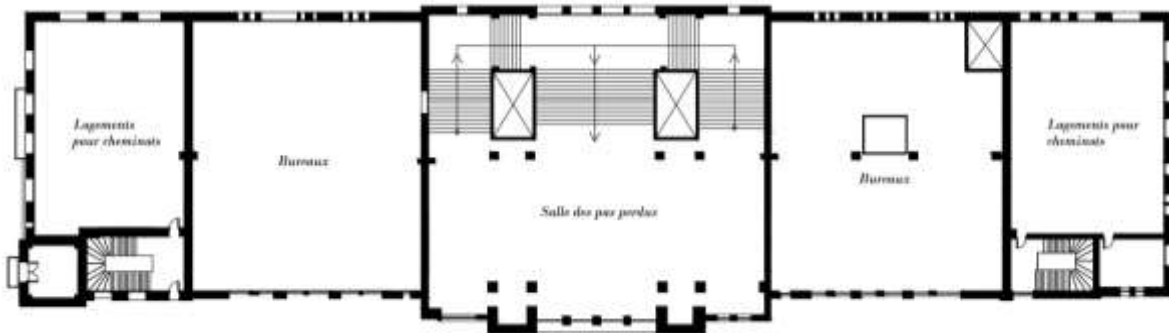


Figure 223 : Plan du premier étage de la gare de Skikda⁴⁹⁸

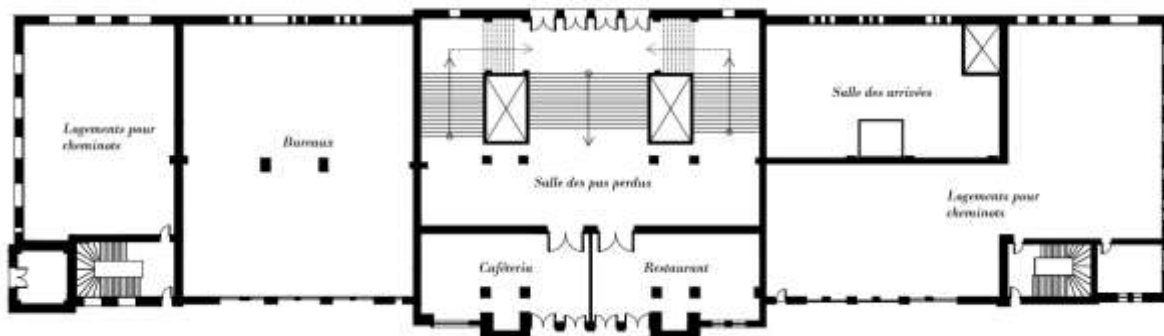


Figure 224 : Plan du deuxième étage de Skikda⁴⁹⁹

⁴⁹⁷ Production personnelle via AutoCAD version 2019.

⁴⁹⁸ Production personnelle via AutoCAD version 2019.

⁴⁹⁹ Production personnelle via AutoCAD version 2019.

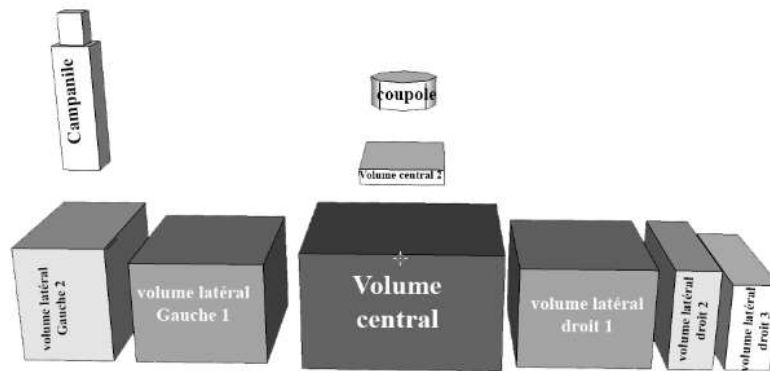


Figure 225: Disposition des volumes de la gare de Skikda⁵⁰⁰

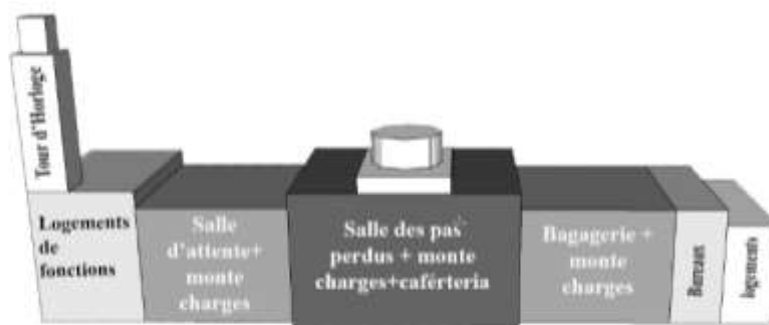


Figure 226 : Disposition des volumes et le programme pour la gare de Skikda⁵⁰¹



Figure 227 : Volumétrie détaillée de la gare d'Alger⁵⁰²

⁵⁰⁰ Production personnelle.

⁵⁰¹ *Ibid.*

⁵⁰² Production personnelle via SketchUp version 2017.

4 Lecture analytique des façades

Plusieurs styles architecturaux ceux sont concentrés sur l'embellissement de la façade, jusqu'à arriver, parfois, à ignorer le monument et sa fonction, et ne s'attacher qu'à l'ornementation et au postiche pour affirmer une identité ou une appartenance à un courant, à une école, ou à un mouvement quelconque. L'étude du langage architectural exprimé sur les façades des gares algériennes se retrouve ainsi riche d'enseignement et pourra nous éclairer sur cette période historique en Algérie.

4.1 Du néoclassique à Alger

La gare d'Alger, construite de plain-pied dans le style néoclassique, présente une parfaite symétrie. Son élément central, avancé par rapport au corps du bâtiment-voyageurs, possède trois portes monumentales en arc en plein cintre, deux ouvertures en œil-de-bœuf au rez-de-chaussée, huit fenêtres en arc en plein cintre à l'étage, et une toiture à quatre pentes⁵⁰³. L'axe de symétrie est marqué par un fronton triangulaire et une horloge au-dessus des corniches de l'étage.



Figure 228 : Façade principale de la gare d'Alger⁵⁰⁴

Les deux volumes accolés de part et d'autre de l'élément central sont rythmés, chacun, de neuf travées matérialisées par une fenêtre rectangulaire au-dessous d'un linteau et d'un œil-de-bœuf. L'ensemble du bâtiment est recouvert d'une toiture à deux pentes. Les extrémités de la gare sont constituées par des parallélépipèdes à deux niveaux munis d'une toiture à quatre pentes.

4.2 Oran et le choix du néo-mauresque

Conçue dans le style néo-mauresque, la gare d'Oran s'impose comme un repère dans le paysage urbain oranais. La symétrie et la rythmicité rigoureuse de sa façade principale sont

⁵⁰³ DERROITTE, Luc. *Dictionnaire de l'ornement*. Paris : Gisserot, 9 février 2012, p. 217.

⁵⁰⁴ Production personnelle via SketchUp version 2017.

rompues sur le côté gauche par un admirable minaret, symbole de l'architecture islamique ; ce dernier supporte une horloge sur chacune de ses quatre faces. Deux bandes en faïence au-dessus des horloges le décorent.

Au centre de la façade, trois portes monumentales en arc outrepassé reposent sur des colonnes cylindriques ; elles sont cadrées par un important auvent en bois et surmontées par une coupole gigantesque. Le tout matérialise l'entrée principale de la gare. Le reste de la façade est marquée par des ouvertures répétitives sous forme de portes en bois en arc outrepassé au niveau du rez-de-chaussée, et de fenêtres du même type d'arc au niveau de l'étage. Des acrotères crénelés au contour de la toiture-terrasse couronnent la façade⁵⁰⁵.

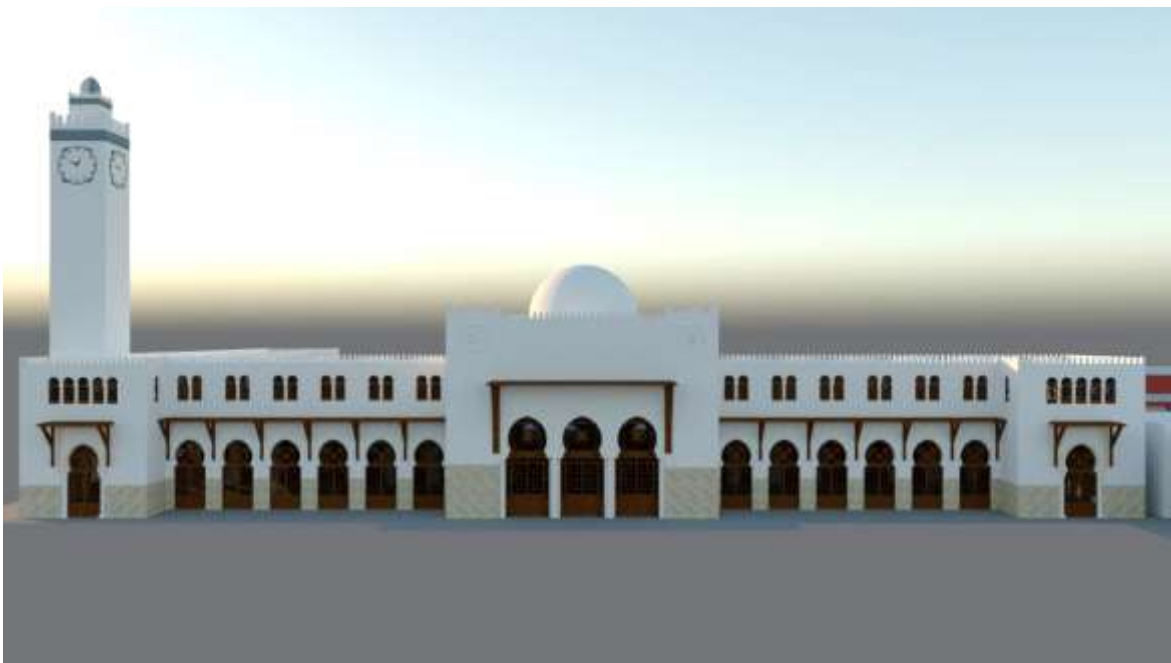


Figure 229 : Façade principale de la gare d'Oran⁵⁰⁶

4.3 Du pittoresque éclectique à Annaba

La gare ferroviaire d'Annaba peut être considérée comme une construction du style pittoresque éclectique tardif, mêlant un style neutre proche du style moderne et des motifs empruntés au style néo-mauresque⁵⁰⁷. L'entrée principale est matérialisée par cinq portes monumentales dont les lignes pures s'enrichissent d'une décoration mauresque élégante qui rappelle la gare de Versailles-Chantiers construite à la même époque.

⁵⁰⁵ CROUZET, Fabienne. L'orientalisme architectural en Tunisie : œuvre et carrière de Raphaël Guy (1869-1918). *ABE Journal. Architecture beyond Europe* [en ligne]. Laboratoire InVisu CNRS/INHA (UAR 3103), Octobre 2018, n° 13, p. 31. [Consulté le 21 octobre 2021]. DOI 10.4000/abe.4593.

⁵⁰⁶ Production personnelle via SketchUp version 2017.

⁵⁰⁷ BILLARD, Jacques. *L'éclectisme*. Presses universitaires de France. Paris : FeniXX, 1 janvier 1997.

Les portes d'entrée sont traversées par un auvent, ce qui donne une horizontalité à la façade⁵⁰⁸. Les angles du bâtiment sont traités en Angles rompus. À l'angle gauche, un campanile supporte trois horloges ornées de motifs néo-mauresques ; il rappelle celui de la mosquée Sidi Boumediene à Tlemcen en Algérie ou celui de la mosquée Koutoubia à Marrakech au Maroc⁵⁰⁹. Le campanile est surmonté par une flèche en béton armé qui accentue la verticalité du bâtiment ; cette flèche rappelle celles des églises françaises Saint-Jean-Bosco à Paris et Saint-Joseph au Havre. La tour d'horloge mêle donc architectures religieuses, musulmane et chrétienne, les deux religions étant représentatives des habitants de la ville. Les façades des angles sont marquées par des ouvertures aux lignes droites en longueur, sans ornements, et équipées de balcons, ce qui se réfère au style moderne.



Figure 230 : Façade principale de la gare d'Annaba⁵¹⁰

4.4 Le modernisme primitif à la gare de Skikda

Construite dans un style Art déco, la gare de Skikda présente une façade en longueur caractérisée par un jeu important des hauteurs ainsi que par la présence de faïence et de quelques éléments mauresques qui en accentue l'aspect local. Le corps du bâtiment principal a été construit avec une parfaite symétrie, rompue par l'annexion à gauche et à droite de logements de fonction sur quatre niveaux et une tour d'horloge à gauche.

⁵⁰⁸ LAVENU, Mathilde et MATAOUCHEK, Victorine. *Dictionnaire d'architecture*. Paris : Editions Gisserot, 2017, p. 16.

⁵⁰⁹ *Ibid.* p. 27.

La mosquée Sidi Boumediene est une mosquée située dans le quartier d'El Eubbad à Tlemcen. Elle a été construite en 1339 par le sultan mérinide Abou al-Hassan Ali.

⁵¹⁰ Production personnelle via SketchUp version 2017.

Au centre du bâtiment, six portes vitrées abondamment décorées permettent l'accès à la gare ; elles sont protégées par un auvent en béton armé au-dessus duquel cinq fenêtres en longueur permettent une bonne pénétration de la lumière. La luminosité est renforcée par la présence d'une coupole octogonale percée latéralement. Jouxant l'entrée sur les côtés droit et gauche se trouvent les salles d'attente des voyageurs ; elles possèdent des ouvertures en verre et des colonnes cylindriques habillées de faïence et de marbre.



Figure 231: Façade principale de la gare de Skikda⁵¹¹

Les logements à droite et à gauche du bâtiment possèdent une façade recouverte de faïence sur une hauteur de 2 mètres. Une tour d'horloge s'élève à l'angle gauche de la gare sur une hauteur de plus de 15 mètres. ; dépourvue d'ornementation, elle présente néanmoins des motifs ronds typiques de l'Art déco. La tour a perdu sa fonctionnalité lorsque l'horloge a été vandalisée durant la guerre d'indépendance ; l'horloge n'existe plus aujourd'hui, et la tour a perdu de sa hauteur.

⁵¹¹ Production personnelle via SketchUp version 2017.

Résumé-conclusion :

Dans ce chapitre, nous avons abordé la question de l'architecture ferroviaire en Algérie d'un point de vue stylistique et fonctionnel, avec une lecture des éléments architectoniques liés au monde ferroviaire ainsi qu'une appréciation des formes et des volumes.

Tout d'abord, l'étude de l'organisation spatiale des gares nous a montré que celles étudiées construites au 19^e siècle en Algérie l'étaient parallèlement aux voies, même si c'étaient des gares terminus⁵¹² à l'image de la gare d'Alger ; c'était contraire à ce qui était habituel durant ce siècle et cela semblait valable pour toutes les gares ferroviaires construites en Algérie⁵¹³, indépendamment leur taille ou leur importance. Il a fallu attendre le début du 20^e siècle pour que de nouvelles dispositions de gares soient réalisées partout dans le pays. On peut noter que la gare de Skikda a cependant adopté une disposition linéaire et parallèle aux voies pour des raisons liées essentiellement à la forme du terrain et à une meilleure intégration dans le quartier de la gare.

D'un point de vue fonctionnel, les gares algériennes étudiées ont été conçues autour de la salle des pas perdus, à laquelle on accède directement une fois la porte d'entrée franchie. Que la gare soit conçue en longueur, en forme de « L » ou en « U », les espaces s'articulent autour d'un hall central et de la salle des pas perdus, à l'exception de la gare d'Annaba où un seul espace regroupe l'ensemble des fonctions importantes de la gare, et donc tous les services.

La lecture détaillée du langage architectural employé pour les quatre gares sélectionnées illustre la richesse du monde ferroviaire en Algérie. Ainsi, le langage architectural va du néoclassique pour la gare Alger à l'Art déco pour la gare Skikda en passant par le néo-mauresque de la gare d'Oran et l'éclectique de la gare d'Annaba. Comme nous l'avons évoqué lors du chapitre précédent, l'architecture ferroviaire en Algérie durant la période coloniale, spécialement au début du 20^e siècle, était riche et diversifiée ; elle était influencée par moment par des tendances internationales comme l'Art déco, ou des tendances locales liées à l'Algérie et aux colonies voisines, comme le néo-mauresque.

L'étude large et poussée d'éléments architecturaux et architectoniques que l'on trouve dans des gares algériennes nous indique que l'architecture ferroviaire dépasse la notion du style ; la notion même de langage architectural se trouve être réductrice lorsque l'on considère

⁵¹² La gare terminus ou gare de tête de ligne est une gare au-delà de laquelle les trains ne peuvent aller. Dictionnaire Larousse en ligne, consulté en octobre 2021.

⁵¹³ Toutes les gares dites « grandes gares » du réseau algérien ont été construites à côté des voies et sur un seul côté sur tout le 19^e siècle.

l'architecture ferroviaire. L'interaction de l'architecture des gares ferroviaires des 19^e et 20^e siècles avec d'autres équipements comme les palais, les hôtels, les pavillons, les églises, les cathédrales, les mosquées, les forts, les réserves d'eau, les marchés, etc. rend le travail sur l'architectonique ferroviaire complexe, mais riche d'enseignements. Nous avons ainsi montré une interaction entre l'architecture militaire et les gares fortifiées dans le chapitre précédent, nous avons ici découvert une interaction de l'architecture ferroviaire avec l'architecture religieuse, comme à la gare d'Oran avec la tour d'horloge et la coupole, ou à la gare d'Annaba avec le campanile et la flèche.

Chapitre 6 : Architecture intérieure et techniques constructives

Il est vrai qu'au siècle dernier le terme « gare » pouvait recouvrir soit un vaste ensemble d'équipements dont le bâtiment des voyageurs ne constituait qu'un élément parmi d'autres, soit — c'est le cas le plus souvent dans la presse architecturale — le seul bâtiment des voyageurs. Il serait donc éventuellement possible de différencier la gare des ingénieurs de celle des architectes en renvoyant aux différentes acceptions du mot même de « gare ». Mais rien ne permet de croire que cette différence s'exprimait à travers les différents matériaux utilisés dans la construction de ces édifices.

Il y a en effet peu de raison de croire que les grandes halles métalliques aient été considérées au siècle dernier comme relevant des compétences d'ingénieurs plutôt que d'architectes. Il est vrai que certains ingénieurs s'intéressaient beaucoup à la construction métallique et aux nouvelles possibilités qu'elle apportait, mais le domaine était loin d'être ignoré des architectes, y compris par leur formation à l'École des Beaux-Arts.⁵¹⁴

Karen Bowie

Ce chapitre vise à d'informer sur deux points essentiels : l'architecture intérieure des gares en Algérie, avec les matériaux employés, ainsi que leur décoration intérieure et leur mobilier ; l'évolution du système constructif dans le domaine ferroviaire en Algérie. Il est à noter que l'étude couvre une période charnière en termes de matériaux architecturaux, et donc de système de construction. Ainsi, la gare d'Alger, la plus ancienne des gares étudiées, a été construite au milieu du 19^e siècle en pierres de taille. C'était peu avant l'avènement du béton armé, inventé par François Coignet, qui est devenu l'un des matériaux principaux des constructions ferroviaires dès le début du 20^e siècle⁵¹⁵.

⁵¹⁴ BOWIE, Karen. De la gare du XIX^e siècle au lieu-mouvement, évolution ou rupture ? *Les Annales de la Recherche Urbaine* [en ligne]. Persée - Portail des revues scientifiques en SHS, 1996, Vol. 71, n° 1, p. 17-19. DOI 10.3406/aru.1996.1950.

⁵¹⁵ Jean François Coignet (1814-1888), un industriel français, a été un pionnier du béton armé et de la préfabrication en France. *Généalogie de François COIGNET* [en ligne]. [Consulté le 27 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.geneastar.org/celebrite/coignetj/francois-coignet>.

1 L'Architecture intérieure et matériaux de finition

Ce passage entend nous donner des informations sur l'aménagement intérieur des gares, y compris leur décoration parfois surchargée. La différence de plus de soixante ans entre la gare d'Alger et celle de Skikda se reflète dans les matériaux utilisés pour leur construction et leur aménagement.

1.1 Alger, sobriété et économie des matériaux

L'architecture intérieure de la gare d'Alger est très sommaire ; peu de décorations et d'ornementations y sont présentes. L'intérieur de la gare est organisé en un seul espace commun qui regroupe la salle des pas perdus, la bagagerie et la salle d'attente des voyageurs. Il semble donc que l'intérieur de la gare d'Alger ressemble à l'intérieur de toute gare moyenne du réseau PLM, ce qui peut paraître étonnant. En effet, l'aménagement de cette gare n'aurait pas eu de traitement privilégié de la part de la Compagnie PLM qui la gérait, malgré le fait qu'elle fût la gare de la ville où siégeait, durant la colonisation française, le gouverneur général de l'Algérie et qui était le terminus d'une ligne gérée par une prestigieuse compagnie ferroviaire.

Figure 232 : Salle des pas perdus de la gare d'Alger, avec l'espace billetterie⁵¹⁶



Figure 233 : Détail sur la boiserie actuelle des fenêtres de la gare d'Alger⁵¹⁷



⁵¹⁶ Photo personnelle, 2019.

⁵¹⁷ *Ibid.*

De nos jours, une différence de niveau de plus de 60 centimètres existe entre l'espace central et les bâtiments des ailes, ce qui témoigne d'une organisation spatiale différente de celle d'origine.

Figure 234 : Vue sur la salle d'attente de la gare d'Alger et sur les kiosques au fond de la salle⁵¹⁸



Figure 235 : Vue sur l'ancienne salle des bagages de la gare d'Alger transformée en salle d'attente⁵¹⁹



Figure 236 : Vue sur l'entrée de l'ancienne salle des bagages de la gare d'Alger⁵²⁰



⁵¹⁸ Ibid.

⁵¹⁹ Ibid.

⁵²⁰ Ibid.

La décoration intérieure de la gare d'Alger est assez sobre, mais réalisée à base de matériaux nobles. La couleur est peu présente, représentée par une peinture beige clair sur la partie haute des murs et un marbre monochrome qui revêt la partie basse des murs et le sol. Le faux-plafond actuel est en carreaux de plâtres dont la nuance reste dans l'ambiance générale d'un camaïeu de blanc et beige. Quelques reproductions sur faïence d'anciennes photographies représentent l'histoire ferroviaire de la gare d'Alger. Le mobilier intérieur des guichets et les sièges de la salle d'attente sont en bois ; ils ne datent pas de l'époque de construction.

Figure 237 : Vue de l'intérieur de la gare d'Alger montrant l'utilisation du marbre pour le sol et les murs⁵²¹



Figure 238 : Un tableau sur carreaux de faïence décorant les murs de la gare d'Alger⁵²²



⁵²¹ Ibid.

⁵²² Ibid.

1.2 Oran, un palais ferroviaire néo-mauresque

La gare d'Oran présente une architecture et une décoration intérieures riches, à l'image de la façade extérieure. L'architecte Albert Ballu avait soigné tout autant l'extérieur que l'intérieur de son œuvre et il avait utilisé toutes les possibilités qui lui étaient offertes pour installer des décors dans un style néo-mauresque, tel qu'il aurait pu le faire dans un palais arabe dans l'ancienne Andalousie.

Considérée comme la plus belle gare d'Algérie lors de son inauguration en 1913, la gare d'Oran présente un travail remarquable du verre, du plâtre et du bois qui s'associent dans des formes architecturales orientales ; le tout s'harmonise dans un langage architectural fait d'arabesques⁵²³. Un marbre blanc habille l'ensemble du sol du bâtiment voyageurs.



Figure 239 : Détails décoratifs d'un arc à muqarnas et de la coupole centrale de la gare d'Oran⁵²⁴

L'espace central de la gare d'Oran est orné d'une coupole reposant sur huit arrêts ; celle-ci est ceinturée d'une bande de faïence et maintenue par deux corniches entre lesquelles se trouve une moulure de finition à motifs arabo-mauresques. Les angles de l'octogone sur lequel repose la coupole sont soutenus par des arcs à muqarnas, à l'image de ce qui s'observe dans un palais de l'Alhambra⁵²⁵. Les huit ouvertures de la coupole sont décorées de l'intérieur en

⁵²³ DERROITTE, Luc. *Dictionnaire de l'ornement*. Paris : Gisserot, 9 février 2012, p. 19.

⁵²⁴ *Ibid.*

⁵²⁵ Les muqarnas sont également appelés « mubarnas » dans les pays d'occident musulman ou plus simplement « stalactite ». DERROITTE, Luc. *Op.cit.*, p. 208.

moucharabieh sous forme d'étoile de David. Dès le hall d'entrée, la décoration chargée d'ornementations, et plus particulièrement les arcs à muqarnas réalisés en béton armé habillé en plâtre, intensifie la splendeur et l'élégance de cet espace.

Figure 240 : Vue de la salle des pas perdus et l'espace billetterie de la gare d'Oran⁵²⁶

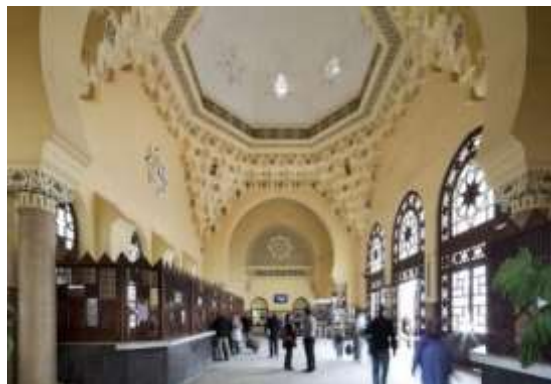


Figure 241 : Vue de dessous de la coupole centrale de la gare d'Oran⁵²⁷.



Des arcs en plein cintre maintiennent les arcs à muqarnas : ils reposent sur des poteaux cylindriques décorés en plâtre et en marbre. L'espace central est limité sur les deux côtés par de gigantesques arcs outrepassés d'une portée approximative de 7 mètres. Ces arcs cadrent la salle des pas perdus et font office de portes permettant de rejoindre les autres services de la gare.

Palais de l'Alhambra est un ensemble palatial constituant l'un des monuments majeurs de l'architecture islamique en Espagne.

⁵²⁶ TOURNEBŒUF., Patrick. *Stations : Exposition photos des gares du pourtour méditerranéen* [image en ligne]. 2021. [Consulté le 21 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://dz.ambafrance.org/Stations-Exposition-photos-des>.

⁵²⁷ Photo personnelle, 2019.



Figure 242 : Photos des arcs à muqarnas de la gare d'Oran⁵²⁸

Comme nous l'avons signalé, on note dans la gare d'Oran un travail raffiné du bois, du plâtre et du verre, qui s'affiche dans des motifs judaïques et de type arabesque sur l'ensemble des portes et des fenêtres de la gare. Le choix de l'arc à muqarnas a permis à l'architecte d'obtenir une décoration richement ornée. Il y a fait figurer quatre emblèmes, témoins de l'histoire de la ville d'Oran, des signes des trois religions qui cohabitaient dans la ville, et des motifs et calligraphies arabes⁵²⁹. Ainsi, les arcs à muqarnas sont gravés en arabe de préceptes religieux : *el hamdoulilah* (Louange à Dieu) ou *la ilaha ila Allah* (Adorer Dieu seul). Chaque angle de la salle des pas perdus est marqué d'un emblème héraldique surmonté de couronne traçant l'histoire de la ville d'Oran.



Figure 243 : Détails de décoration de l'espace central de la gare d'Oran : écriture arabe, motifs en arabesque et motif judaïque⁵³⁰

⁵²⁸ *Ibid.*

⁵²⁹ Calligraphie arabe dans un style *kufid fatimide*.

⁵³⁰ Photo personnelle, 2019.



Figure 244 : Motifs en arabesque en plâtre décorant l'intérieur de la gare d'Oran⁵³¹



Figure 245 : décoration intérieure de la coupole de la gare d'Oran⁵³²

⁵³¹ Ibid.

⁵³² Ibid



Figure 246 : Mobilier intérieur de la salle des pas perdus de la gare d'Oran, vers 1930⁵³³

La minutie du travail observé sur les murs et les plafonds se retrouvait dans le mobilier des guichets ainsi que dans les tabourets et les sièges de la salle d'attente. Le mobilier d'origine des guichets était en bois et en verre, les bancs et les potelets étaient fabriqués en fer forgé et en bois. L'actuel guichet est en marbre et en bois. Le reste du mobilier est majoritairement en bois.



Figure 247: Présence des blasons sur la décoration des arcs à muqarnas de la gare d'Oran⁵³⁴

⁵³³ Algérie - Hall de la gare d'Oran [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 21 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://algeriemesracines.com/famille/page-photo-famille.php?id=20555&idfamille=lucette-valentin-oran>.

⁵³⁴ Ibid.

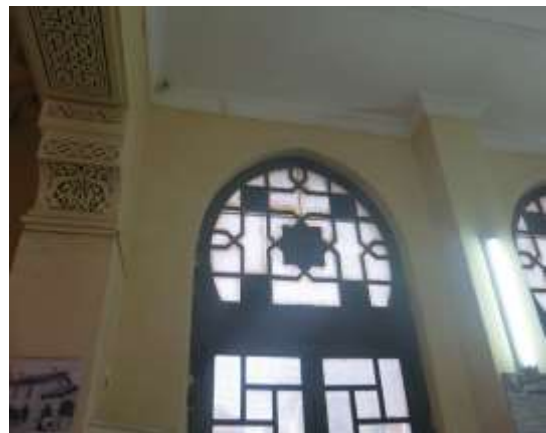
Figure 248 : décoration des ordres corinthien extérieurs⁵³⁵



Figure 249 : Le plafond de la salle d'attente de la gare d'Oran⁵³⁶



Figure 250 : Une porte-fenêtre latérale dans une salle d'attente de la gare d'Oran⁵³⁷.



⁵³⁵ Photo personnelle, 2019.

⁵³⁶ *Ibid.*

⁵³⁷ *Ibid.*

1.3 Annaba, entre modernité et hommage à la tradition

Une fois à l'intérieur de la gare d'Annaba, un sentiment mitigé fait hésiter entre une volonté d'y voir l'architecture traditionnelle d'un bâtiment public ou celle d'un bâtiment religieux ; cette interrogation est notamment due aux poutres apparentes édifiées sous une hauteur importante et aux remarquables peintures associées à la présence de multiples sculptures⁵³⁸.

Malgré ces peintures et sculptures, le décor intérieur de la gare d'Annaba reste sobre et harmonieux et la structure de la charpente apparente qui marque l'architecture intérieure s'y intègre parfaitement. La décoration intérieure de la gare d'Annaba s'appuie d'ailleurs sur la mise en valeur des poutrelles et des faux arcs en plein cintre qui séquentent et habillent le grand espace. Les murs peints en blanc reflètent la lumière des grandes ouvertures composées de bois et de vitrail. Les grandes fenêtres donnant sur les quais présentent un travail de vitrerie assez riche.



Figure 251 : La salle des pas perdus de la gare d'Annaba avec vue sur l'œuvre de Marie Viton⁵³⁹

⁵³⁸ Un bâtiment religieux : une église, par exemple.

⁵³⁹ Marguerite Elisabeth Saïda Koechlin dite Marie Viton (1893-1954) était une peintre, illustratrice, costumière, aviatrice et traductrice de livres anglais. Elle était l'épouse du fils de Paul Balluet d'Estournelles de Constant, prix Nobel de la paix en 1909, et la nièce du compositeur de musique Charles Koechlin. DOMINIQUE. Marie Viton costumière du théâtre d'Albert Camus. Dans : *Rivages incertains* [en ligne]. [s. d.].

Le hall central regroupe la salle des pas perdus, la salle d'attente et les guichets. La salle des pas perdus est délimitée sur les côtés par deux demi-coupoles ; chacune présente une peinture représentant l'activité minière de la région, laquelle était fortement liée au transport ferroviaire. Une des peintures, datée de 1939, a été produite par l'artiste locale Marie Viton, proche amie d'Albert Camus ; l'autre peinture, datée de 1989, a été créée par des artistes locaux durant une rénovation de la gare⁵⁴⁰. Pour assurer une symétrie dans la décoration intérieure et créer une harmonie visuelle, deux grandes gravures ont été placées face aux fenêtres de la façade principale ; elles sont signées de l'artiste Mennoubi.



Figure 252 : Peinture de 1989 de l'artiste local Mennoubi située au fond à droite de la salle des pas perdus de la gare d'Annaba⁵⁴¹

[Consulté le 27 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <http://rivages.over-blog.net/article-marie-viton-costumiere-du-theatre-d-albert-camus-121032260.html>.

⁵⁴⁰ En 1939, Année de l'inauguration de la gare d'Annaba.

STOR, Pierre-François. La créativité et l'effacement dans l'entourage féminin d'Albert Camus. *Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques*. Persée - Portail des revues scientifiques en SHS, 2011, Vol. 134, n° 7, p. 11.

1989 année de la première rénovation de la gare d'Annaba.

⁵⁴¹ Photo personnelle, 2019.



Figure 253 : Peinture de 1939 de l'artiste locale Marie Viton située au fond à gauche de la salle des pas perdus de la gare d'Annaba⁵⁴²



Figure 254 : Deux gravures de la gare d'Annaba, signées par l'artiste Mennoubi en 1998 et 1999. À gauche : des agents d'entretien des voies ; à droite : la vie sur le quai

⁵⁴² DAN SLOAN. *Wall art - Annaba Train Station* [image en ligne]. 2014. [Consulté le 21 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1b/Wall_art_-_Annaba_Train_Station_%2815677149650%29.jpg.

L'intérieur de l'espace commun central de la gare d'Annaba est habillé, sur 2 mètres, par des plaques en marbre rouge de la région surmontées d'une corniche en plâtre qui cintre entièrement la salle. De gigantesques gravures sur de la faïence représentant le monde du travail décorent des cloisons réalisées par le même artiste, des gravures en cuivre. Des sculptures en forme de cloche sont fixées à l'intersection des arcs qui soutiennent la toiture et la corniche.

Figure 255 : La salle des pas perdus de la gare d'Annaba, vue sur l'œuvre de Mennoubi⁵⁴³



Le sol est fait de carreaux de carrelage *zellige*, dont les motifs de pose en zigzag présentent une variété de couleurs allant du blanc au noir en passant par un camaïeu de rouge et marron.



Figure 256 : Revêtement du sol de la gare d'Annaba⁵⁴⁴

⁵⁴³ LABBIZE, Abdelkhalek. *Gare ferroviaire d'Annaba - Couleurs d'Algérie* [image en ligne]. 2021. [Consulté le 21 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.labbize.net/French/Pictures/Villes/Annaba/Gare/AnnabaGare.htm>.

⁵⁴⁴ Photo personnelle, 2019.

Figure 257 : Sculptures accrochées à l'arc en plein cintre⁵⁴⁵



Des sculptures accrochées aux arcs pleins cintres montrent une main tenant une cloche de train, sur laquelle est gravé un dessin de la gare d'Annaba (ex-Bône).

Le bois est le principal matériau utilisé actuellement pour le mobilier intérieur et les guichets. Les sièges en bois du hall central reposent sur des pieds en béton. Huit gravures sur cuivre de l'artiste Mennoubi décorent les soubassements des guichets d'accueil et de renseignements. Selon des employés de la gare, les gravures actuelles auraient remplacé d'autres, originales, lors de la restauration de 1989⁵⁴⁶.



Figure 258 : Vue sur les guichets et les sièges à l'intérieur de la gare d'Annaba⁵⁴⁷

⁵⁴⁵ *Ibid.*

⁵⁴⁶ Un entretien avec deux agents de la gare – le premier est un agent de sécurité employé depuis plus de 15 ans dans cette gare et la deuxième personne travaille aux guichets en 2019.

La date de la restauration est affichée sur les gravures, l'année de la réhabilitation interne est confirmée par mes agents questionnés.

⁵⁴⁷ Photo personnelle, 2019.



Figure 259 : Trois des sept gravures de l'artiste Mennoubi : la première représente la ville de Bône vers 1888, la deuxième un fort de la ville, et la troisième la mosquée de Sidi-Brahim⁵⁴⁸



Figure 260 : Trois des sept gravures de l'artiste Mannoubi, la première représente des habitants de la ville d'Annaba, la deuxième la façade maritime de la ville vers 1844, la troisième une mosquée d'Annaba en 1833⁵⁴⁹



Figure 261 : Septième gravure de l'artiste Mennoubi ; elle représente la basilique Saint-Augustin d'Annaba et un masque de gorgone⁵⁵⁰

1.4 Skikda, alliage de splendeur et d'élégance néo-mauresque

L'architecture intérieure de la gare de Skikda est surprenante, car l'aspect moderne de la façade extérieure laisse place à un décor intérieur néo-mauresque prodigieux. À l'image de la gare d'Oran, le hall central est surélevé d'une coupole ceinturée par une bande en faïence.



Figure 262 : Vue de l'intérieur de la salle des pas perdus de la gare de Skikda⁵⁵¹

⁵⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁵⁰ *Ibid.*

⁵⁵¹ *Ibid.*

Les poteaux supportant la toiture, de forme circulaire sur la partie inférieure, se développent ensuite sur quatre facettes. Les parties en colonnes cylindriques sont décorées d'une mosaïque à dominante de rouge couronnée de bandes dorées. De la mosaïque est aussi présente au sol où elle forme des carreaux de plusieurs tons. On en retrouve également sur les contremarches de l'escalier central dont les marches sont en marbre blanc de la région. Les murs blancs sont décorés de mosaïques et de fresques d'appartenance mauresque avec une dominante de la couleur verte et de dorures. Le haut des colonnes et les plafonds sont chargés de moulures décoratives en plâtre qui renforcent l'aspect mauresque de la décoration intérieure. Les guichets sont habillés de mosaïques et de plaques de marbre.



Figure 263 : Vue sur les guichets et le monte-charges de la salle des pas perdus de la gare de skikda⁵⁵²

⁵⁵² Ibid.



Figure 264 : Vue sur les escaliers, les mosaïques des contremarches et sur les portes d'entrée de la gare de Skikda.

Un travail important de ferronnerie a été réalisé au niveau des garde-corps des escaliers, en fer forgé et en cuivre, et pour la grande horloge située au-dessus des escaliers ; cette dernière est, à elle seule, une œuvre artistique majeure. La minutie du travail se manifeste également dans le soin qui a été porté aux détails lors de la fabrication de l'imposant lustre du hall central et des appliques.



Figure 265 : Vue sur le travail de ferronnerie sur la main courante de l'escalier central de la gare de Skikda

Figure 266 : Vue sur le travail du fer, des mosaïques et du verre dans la gare de Skikda⁵⁵³



La décoration d’inspiration mauresque a été conçue grâce des techniques artisanales avancées ; le niveau de finition a été d’excellente qualité. La réalisation des mosaïques et des faïences, tout comme l’exécution des fresques, a dû représenter un énorme travail, accompli par des artisans juifs tunisiens de d’Ouled Chemlah qualifiés, qui ont su faire preuve d’une extrême minutie⁵⁵⁴.



Figure 267 : Travail artisanal du zellige par les les artisan de Ouled Chemlal pour la décoration murale de la gare de Skikda⁵⁵⁵

⁵⁵³ *Ibid.*

⁵⁵⁴ CHEMLA, Laurent. *Histoire de la céramique des Chemla – Le site de la famille Chemla* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 27 avril 2020]. Disponible à l’adresse : <http://www.chemla.org/histoire-de-la-ceramique-des-chemla/>.

⁵⁵⁵ Photos personnelles, 2019.

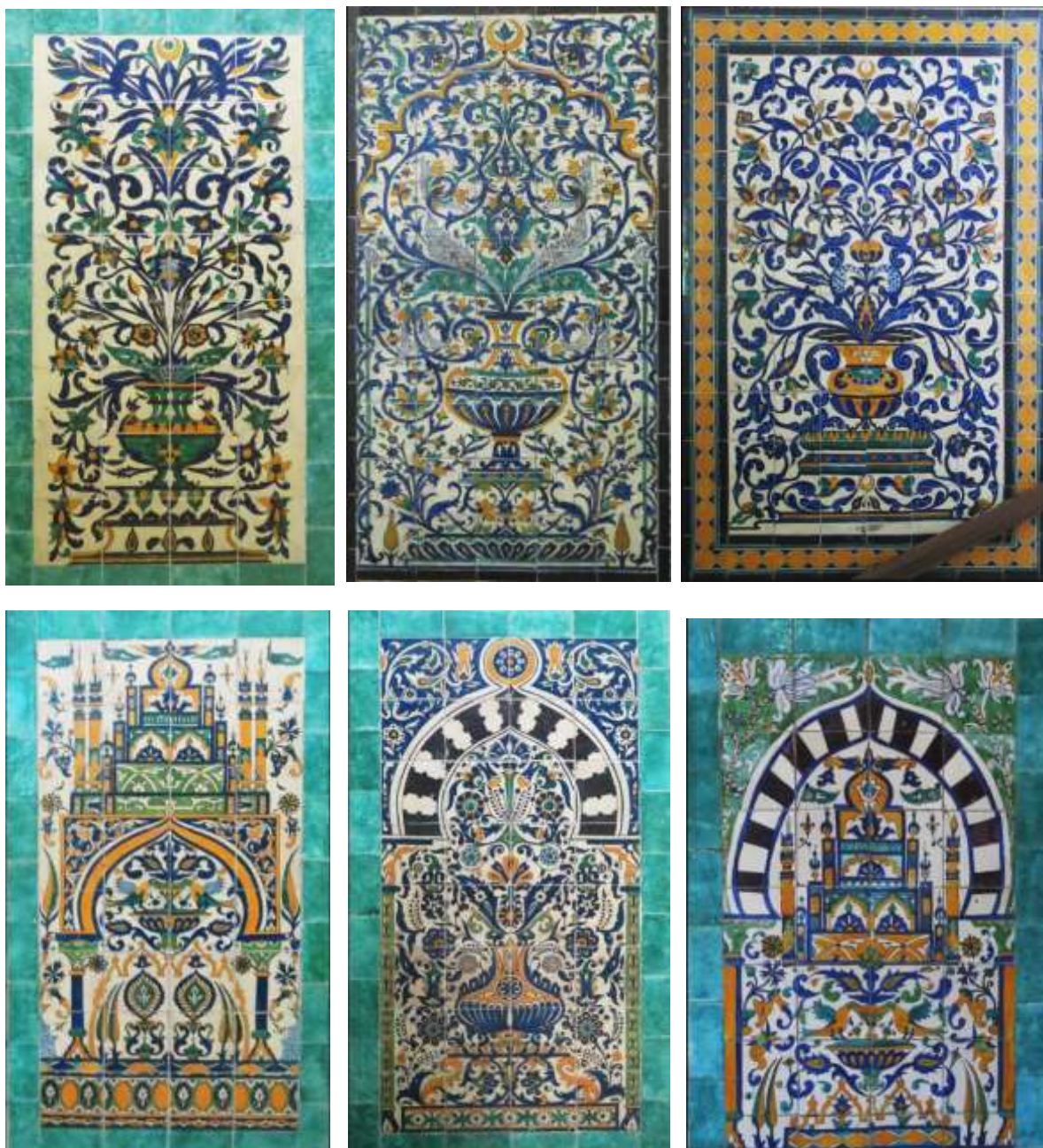


Figure 268 : Six fresques murales faites de zellige par les Ouled Chemlal pour la décoration murale de la gare de Skikda vers 1935⁵⁵⁶

Figure 269 : Signature d'une fresque de la gare de Skikda⁵⁵⁷



⁵⁵⁶ Photos personnelles, 2019.

⁵⁵⁷ Les fresques sont signées : Ouled Chemlah, Tunisie, année 1354 à 1356 hijir (l'équivalent de 1935-1937).



Figure 270 : décoration des escaliers de la gare de Skikda avec des motifs floraux et des dessins géométriques, poteaux recouverts de mosaïque, marches en marbre ⁵⁵⁸



Figure 271 : décoration extérieure de la gare de Skikda — Habillage de places d'attente avec des carreaux artisanaux ⁵⁵⁹

⁵⁵⁸ Photo personnelle, 2019.

Figure 272 : Vue de détail sur la décoration intérieure de la salle des pas perdus de la gare de Skikda⁵⁶⁰



Figure 273 : Plaque commémorative de l'inauguration de la gare de Philippeville (actuellement Skikda) en date du 28 mars 1937 ; les noms sont gravés directement sur le voile de béton⁵⁶¹



Figure 274 : Balance pour les bagages dans l'espace bagagerie ; datant de 1937, elle est toujours fonctionnelle⁵⁶².



⁵⁵⁹ Ibid.

⁵⁶⁰ Ibid.

⁵⁶¹ Ibid.

⁵⁶² Ibid.

2 Les techniques et détails constructifs

Des techniques constructives différentes ont été utilisées pour réaliser les bâtiments voyageurs sélectionnés. Elles sont présentées ci-dessous.

Il est à noter que nous n'avons pas étudié les halles qui, pourtant, avec leurs gigantesques marquises, présentent un riche travail du bois, du fer et de la fonte. Ce n'était pas parce que nous ne les considérons pas comme des parties intégrantes des gares ni parce que leur conception était jadis réservée aux ingénieurs ; nous considérons d'ailleurs les gares comme des exemples de collaboration entre ingénieurs et architectes. Ce fut le manque de documents sur la halle d'Oran et d'Annaba qui nous a fait nous résigner à ne pas traiter des techniques constructives des halles ferroviaires en Algérie.

2.1 Une rationalité structurelle à Alger

La composition structurelle de la gare d'Alger est la moins complexe de cette étude, et ceci est probablement dû à l'utilisation massive de la pierre dans cette réalisation, celle-ci permettant peu beaucoup de liberté conceptuelle.

Ainsi, l'ossature du bâtiment principal de la gare d'Alger est constituée avec des pierres de taille qui forment des murs porteurs d'une épaisseur d'environ 50 centimètres ; ces murs supportent le plancher en bois des appartements de l'étage et la charpente en bois couvrant tout le bâtiment. Ce système autoporteur, dont l'écart entre les deux murs porteurs est peu important, a permis d'avoir des espaces plus ouverts et une composition architecturale plus libre⁵⁶³.

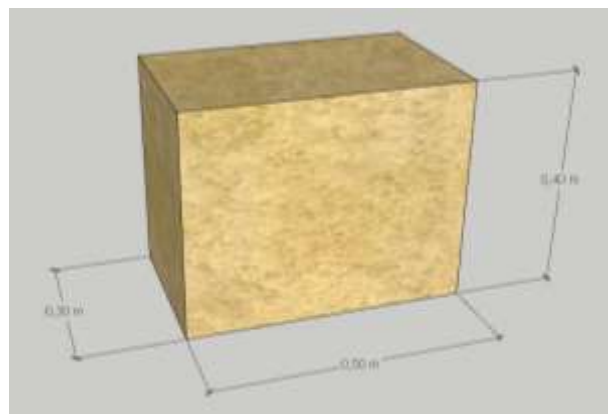


Figure 275 : Schématisation d'une pierre de taille⁵⁶⁴.

⁵⁶³ On dit d'une structure qu'elle est autoporteuse lorsque sa stabilité est assurée par la seule rigidité de sa forme. Elle supporte son propre poids et ne possède pas de support ni d'appui. Une structure autoporteuse (ou autoportante) compense son poids par une force opposée.

⁵⁶⁴ Production personnelle par SketchUp 2017.

Figure 276 : Schématisation de l'agencement de pierres de taille utilisées dans un mur porteur⁵⁶⁵

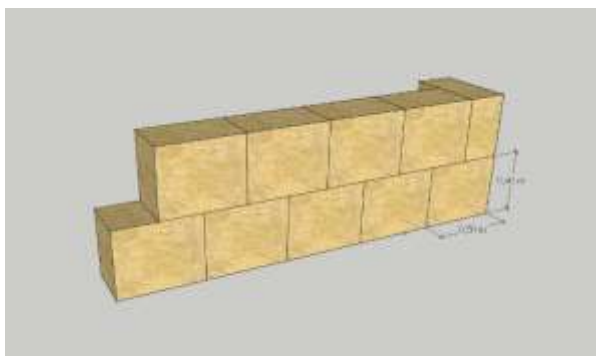


Figure 277 : Visualisation, en rouge, de l'agencement des pierres de taille sur la façade de la gare d'Alger⁵⁶⁶



Un travail exceptionnel de fonte et d'acier a permis de réaliser les marquises des halles couvrant les voies ferrées sur une longueur de 100 mètres et une largeur de 20 mètres⁵⁶⁷.

2.2 Une mixité structurelle pour Oran

Albert Ballu, en tant qu'architecte, et l'entreprise Perret, pour la réalisation, ont opté pour un système structural mixte pour la gare d'Oran : arabo-mauresque et contemporain, avec des matériaux mêlant tradition (bois) et modernité (béton armé).

L'élément central de la gare s'est différencié par rapport au reste du bâtiment par l'utilisation d'une paire d'arcs plein cintre à muqarnas supportant la charge de la grande coupole et lui donnant la monumentalité voulue ; ce système a été emprunté à la construction arabo-mauresque.

La coupole centrale sur une base octogonale repose sur deux arcs en plein cintre parallèles entre eux, reliés par des arcs à muqarnas pour permettre une meilleure stabilité et une descente équitable des charges sur les quatre segments.

⁵⁶⁵ *Ibid.*

⁵⁶⁶ Sur fond d'une photo personnelle prise le 2 septembre 2019.

⁵⁶⁷ Mesures prises sur Google Earth.

Figure 278 : Schématisation en rouge des charges sur un arc à muqarnas de la gare d'Oran⁵⁶⁸

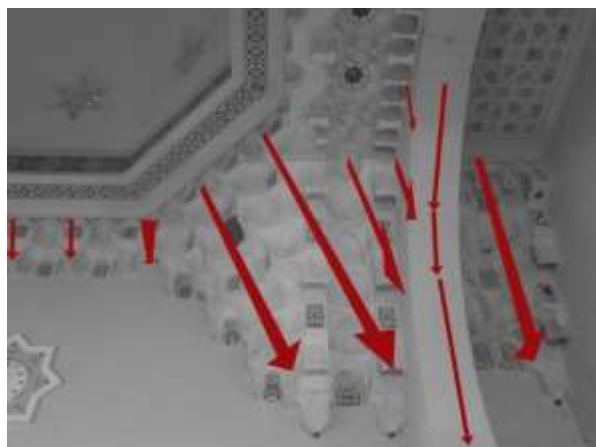


Figure 279 : Répartition en rouge des charges depuis la coupole de la gare d'Oran⁵⁶⁹



Le reste du bâtiment a été réalisé avec un système constructif plus contemporain, composé de dalles à nervures supportées par des poteaux en béton armé, sur une trame rythmée⁵⁷⁰. La gare d'Oran a ainsi été parmi les premières réalisations en béton armé en Algérie et on constate l'emploi massif de ce matériau par les frères Perret. Cependant, ceux-ci ont par ailleurs mêlé le moderne au traditionnel sur le plan technique et dans les matériaux utilisés, comme le montre le plancher traditionnel couvrant les différents services de la gare. Ce plancher, plus léger, permet d'avoir des espaces plus ouverts et des portées plus importantes. Grâce à l'utilisation du béton armé, l'entreprise Perret a donné à la tour d'horloge un caractère monumental. Sa hauteur avoisinant les 60 mètres lui permettait d'être un repère dans la ville.

⁵⁶⁸ Sur fond d'une photo personnelle prise le 2 septembre 2019.

⁵⁶⁹ *Ibid.*

⁵⁷⁰ Un plancher de béton nervuré est une dalle dont la face inférieure est recoupée de nervures saillantes coffrées, garnies d'armatures à cadres et formant des poutrelles intégrées, régulièrement espacées.

Figure 280 : En rouge, les poteaux maintenant la toiture dans la salle d'attente de la gare d'Oran⁵⁷¹



Le hall de la gare d'Oran, avec sa forme en « L », épouse la forme du bâtiment. Il présente un profil en double pente ; richement décoré au niveau des faitières, il est couvert par des plaques de zinc et de verre. Un travail remarquable en ferronnerie a été effectué sur les poteaux qui maintiennent les halles.



Figure 281 : Vue sous la halle de la gare d'Oran⁵⁷²

⁵⁷¹ Sur fond d'une photo personnelle prise le 3 septembre 2019.

⁵⁷² Photo personnelle prise le 3 septembre 2019.

2.3 Une structure masquée pour Annaba

L'architecte de la gare d'Annaba a employé une technique peu commune dans la construction du bâtiment voyageurs. Le système de structure employé, unique en son genre, a permis d'avoir une hauteur sous plafond remarquable et de créer un seul espace regroupant l'ensemble des services de la gare, avec des ouvertures monumentales sur la façade principale et sur la cour.

Sous des arcs en plein cintre en béton armé sont cachées des poutres à béquilles pour soutenir des poutrelles. Ainsi, la structure de la gare est composée de divers éléments verticaux, masqués par un habillage, qui permet de supporter la série de poutres apparentes en solivage⁵⁷³ de la charpente de la gare et donnent une impression de volume à l'intérieur. Les raisons qui ont amené l'architecte Choupaut à masquer les poutres à béquilles ne sont pas connues, elles sont probablement esthétiques.



Figure 282 : Photo d'intérieur montrant le chantier de la réalisation de la gare d'Annaba⁵⁷⁴

⁵⁷³ Une solive est une pièce de charpente placée horizontalement en appui sur des murs ou sur des poutres pour constituer le plancher d'une pièce.

⁵⁷⁴ Archive SNTF, non classée.

La tour d'horloge et son paratonnerre ont été construits en béton armé sur une hauteur de près de 40 mètres⁵⁷⁵. Le système de structure qui a été choisi pour la tour d'horloge était le poteaux-poutres avec un remplissage en maçonnerie.

Figure 283 : Photo d'extérieur montrant le chantier de la réalisation de la gare d'Annaba⁵⁷⁶



2.4 Un système en poteaux-poutres à Skikda

Le concepteur de la gare de Skikda, Charles Montaland, a employé un système poteaux-poutres en béton armé. Le béton armé a servi à la réalisation de plusieurs dalles et planchers reposants sur des poteaux à base circulaire de plusieurs hauteurs. Il en a découlé un jeu de niveaux très étonnant et innovateur pour l'époque, où s'organisent les différents espaces de la gare. Un escalier monumental relie, par paliers, les différents niveaux jusqu'à l'arrivée aux quais.

Le maintien de la coupole centrale est ainsi assuré par une double rangée de poteaux reliés à des poutres, ce qui a permis une bonne stabilité de l'ensemble.

⁵⁷⁵ RAMBERT, Francis. La nouvelle gare de Bône. *Echo d'Alger du 17-1 / 18-5 / 25-6 et 4-7-1933* [en ligne]. *Echo d'Alger*. Bône, 1933. [Consulté le 22 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : http://alger-roi.fr/Alger/bone/pages/43_d_bone_gare.htm.

⁵⁷⁶ Archive SNTF, non classée.

Figure 284 : Répartition des charges depuis la coupole de l'espace central de la gare de Skikda⁵⁷⁷



Le même système de poteaux-poutres a été employé pour réaliser la dalle permettant le lien entre la gare et le boulevard du front de mer situé 8 mètres plus haut.

La tour d'horloge est construite avec des parois en béton armé lissant sur chaque façade comprenant trois ouvertures en longueur. Sur le rez-de-quai et au long de l'entrée principale, des auvents en béton armé et en porte-à-faux, perforés de cylindres en verre, marquent les limites des entrées et renforcent l'horizontalité de la construction.

⁵⁷⁷ Sur fond d'une photo personnelle prise le 5 septembre 2019.

Résumé-Conclusion

L'architecture intérieure des gares ferroviaires algériennes étudiées est riche et diversifiée, à l'exception de celle de la gare d'Alger. Cette dernière apparaît sommaire, sans recherche spécifique et elle conduit à un intérieur que nous pouvons qualifier de neutre ou impersonnel. Cette caractéristique était probablement commune aux premières gares ferroviaires d'Algérie où les efforts devaient essentiellement porter sur l'aspect fonctionnaliste et rationaliste de l'extérieur, au détriment de l'architecture intérieur et d'une décoration réfléchie et attirante.

Ce fut au début du 20^e siècle, comme l'illustre la gare d'Oran, qu'un intérêt pour l'architecture intérieure des gares commença à prendre place dans l'architecture ferroviaire algérienne. Conçu dans un style mauresque revisité par l'architecte Albert Ballu grâce à un matériau révolutionnaire, le béton armé et avec l'aide de la société Perret, un intérieur riche et harmonieux a permis à la gare d'Oran d'être longtemps classée comme la plus belle gare d'Algérie. Cela jusqu'à l'inauguration de la gare de Philippeville (aujourd'hui Skikda) qui afficha un extérieur dans le style Art déco et une admirable architecture d'intérieur, œuvre d'artisans minutieux dans l'exécution des travaux titanesques de mosaïque, de faïencerie et de ferronnerie. La gare d'Annaba présente une architecture intérieure plus discrète, mais également riche et élégante, qui se caractérise par la présence de sculptures, de gravures et d'œuvres picturales.

Le choix que nous avons fait dans les gares à étudier nous a permis de découvrir quatre techniques constructives dans la réalisation des bâtiments voyageurs. En Algérie, à l'instar de la gare d'Alger, les premières gares ont été construites avec des pierres de taille selon un système autoporteur. Albert Ballu a choisi le béton armé comme matériau principal de l'ossature de la gare d'Oran. Il a utilisé un système constructif complexe, alors que l'architecte la gare de Skikda avait imaginé un système constructif plus simple à base de poteaux-poutres qui ont permis un jeu de niveau pour les dalles de toit. Quant à Pierre Choupaut, il a choisi de cacher la structure maintenant la dalle du toit de la gare d'Annaba à l'intérieur d'un arc en plein cintre. Ainsi donc l'architecture ferroviaire en Algérie est riche par l'hétérogénéité stylistique de ses gares et la diversité technique des réalisations qui avaient été mise en œuvre lors de leur construction.

**Partie III : Le patrimoine
ferroviaire colonial algérien :
enjeux et défis**

La ville donne à voir des façades flamboyantes comme celle du théâtre national de style néo-renaissant ; du Palais consulaire de style néoclassique ; de la Grande Poste de style néo-mauresque ; ou encore du Lazaret de style néogrec (La Santé maritime, abritant après sa rénovation un restaurant). Ces divers édifices renvoient aux périodes de leur construction et font naître chez les citoyens algérois un sentiment patrimonial fondé, pour le moment, sur des considérations esthétiques, en attendant que celles, historiques, soient intégrées dans cette appréciation nouvelle de l'héritage français.

*Si la société algérienne interroge désormais dans le plus proche son histoire, peu d'historiens, dont le rôle est de réinvestir ce passé et le rendre visible dans la conscience collective comme il l'est déjà dans l'espace, se risquent encore dans cette direction.*⁵⁷⁸

Nabila Oulebsir

⁵⁷⁸ OULEBSIR, Nabila. *Op.cit.*, p. 315.

Introduction

Nos différentes visites sur le terrain ont révélé un déclassement important de notre patrimoine ferroviaire. Cette situation alarmante mérite une intervention rapide et efficace, qu'elle soit menée par les autorités compétentes, ou à l'aide d'initiatives individuelles. Mais pour agir au mieux, il faut connaître et comprendre.

L'idée qui a présidé à la réalisation de la troisième partie de notre thèse était donc d'essayer d'identifier et de comprendre les raisons qui ont abouti à la situation critique dont souffre le patrimoine ferroviaire en Algérie. Après avoir effectué un état des lieux de la « santé » actuelle des quatre gares sélectionnées (chapitre 7), nous avons cherché à savoir si le patrimoine ferroviaire était suffisamment protégé juridiquement. Nous avons donc fait un point sur les réglementations protégeant le patrimoine en Algérie, en les comparant à ce qui se pratique dans différents pays d'Europe (chapitre 8). Puis, à l'aide d'études sociologiques, nous avons cherché à connaître le niveau de connaissance et d'intérêt des Algériens par rapport à leur patrimoine ferroviaire ; nous avons aussi cherché à comprendre si l'état altéré de ce patrimoine n'était pas causé par un rejet populaire de ces architectures coloniales que sont les anciennes gares (chapitre 9). Enfin, nous avons tenté de répondre à la question suivante : est-ce que ce ne sont pas les différentes politiques appliquées dans le monde ferroviaire qui sont la cause majeure de l'état actuel alarmant du patrimoine ferroviaire algérien ? (Chapitre 10)

Chapitre 7 : État des lieux actuel des gares sélectionnées

Les mesures immédiates, prises dès le début de la Révolution pour la sauvegarde du patrimoine nationalisé, relèvent d'une conservation que j'appelle primaire ou préventive. Par opposition secondaire ou réactionnelle une conservation dont les plus méthodiques, plus fines, plus performantes et mieux argumentées, ont été élaborées pour lutter contre le vandalisme idéologique qui a sévi à partir de 1792.

*Comprendre cette démarche réactionnelle demande que le vandalisme idéologique soit distingué des autres formes de destruction du patrimoine historique, apparues avec la Révolution, parallèlement à la conservation primaire. Il ne doit, en effet, être confondu ni avec les destructions résultant d'actes privés ni avec les destructions ordonnées par l'État révolutionnaire, mais à des fins purement économiques et non idéologiques.*⁵⁷⁹

Françoise Choay

Ce chapitre a pour objectif d'évaluer la situation actuelle d'un patrimoine ferroviaire algérien résultant de la période coloniale, et de mesurer le degré de conservation et d'entretien des gares en Algérie.

Grâce à de nombreuses visites sur le terrain, nous avons pu nous rendre compte de l'énorme disparité qui existe dans l'état des quatre gares sélectionnées. Ainsi, succinctement, la gare d'Annaba et celle d'Alger bénéficient d'un entretien qui semble être régulier ; peu, voire pas, de dégradations ont été remarquées, que ce soit sur les extérieurs (façades, toitures et halles) ou à l'intérieur. Cela témoigne de la considération que la compagnie ferroviaire nationale et les employés portent à ces gares. La situation est différente pour la gare d'Oran dont l'extérieur ne semble pas avoir bénéficié d'entretien récent ni de ravalement. Il n'existe cependant pas de

⁵⁷⁹ CHOAY, Françoise. *L'Allégorie du patrimoine*. Nouv. éd. rev. et corr. Édition. Paris : Seuil, 19 septembre 1996, p. 80.

dégradation extérieure majeure, à l'exception du haut du minaret⁵⁸⁰. À l'intérieur, les parties encore en service semblent profiter d'un entretien régulier, tandis que les parties inusitées sont très dégradées ; le buffet et le dortoir risquent l'effondrement. Quant à la gare de Skikda, malgré un statut de monument classé, elle n'est pas convenablement entretenue ; elle présente des dégradations majeures au niveau de la toiture et de nombreuses fissures sur les façades. La fréquentation des trains qui y circulent est très faible, ce qui probablement accentue le rythme des dégradations faute d'intérêt des gestionnaires, de besoins et de moyens.

Pour appuyer ces impressions générales, nous allons réaliser un état des lieux détaillé de la situation des gares sélectionnées concernant les parties en service et celles partiellement ou totalement abandonnées, en essayant de comprendre les raisons des transformations. Puis, en nous appuyant sur de photographies et de schémas, nous commenterons l'état actuel de notre héritage patrimonial ferroviaire.

1.L'évolution spatiale des services

Nos visites sur le terrain ont montré que les gares avaient évolué avec le temps ; des services ont été créés, d'autres se sont adaptés aux besoins actuels ou ont disparu, à l'instar des services dits « de messagerie » (transport de courriers, de colis et de marchandises) qui ont été restreints puis abandonnés. La réaffectation des espaces dépend en partie de la fréquentation des gares. Ainsi, l'augmentation comme la diminution des flux de voyageurs peut avoir des conséquences importantes sur l'état du bâtiment voyageurs, surtout si cette évolution n'est pas anticipée et gérée.

Nous allons donc passer en revue les quatre gares sélectionnées pour comprendre les raisons de leurs transformations, et essayer d'en tirer des généralités permettant d'appréhender quelques aspects de l'évolution des bâtiments voyageurs dans le monde ferroviaire en Algérie. Un relevé graphique et un autre photographique nous ont permis de dessiner les plans et la volumétrie générale des bâtiments voyageurs tels qu'ils sont présentés ci-après⁵⁸¹.

1.1 La résistance et la persistance de la gare d'Alger

La gare d'Alger, en plus d'un siècle et demi d'existence, est restée presque intacte. Elle a gardé son aspect extérieur « de l'autre temps » ; elle semble avoir profité d'un soin régulier.

⁵⁸⁰Dénudement de la structure et l'armature métallique est au contact l'air extérieur, inclinaison de la coupole

⁵⁸¹ Le relevé a été réalisé en 2019.

Les prises de photos ont été effectuées en 2017 et en 2019.

Elle paraît avoir de « belles années » devant elle, d'autant que, bien qu'elle soit la gare principale de la capitale, elle n'a pas subi d'augmentation du flux des voyageurs depuis la fin du 19^e siècle grâce à la construction de la gare d'Agha à quelques kilomètres.

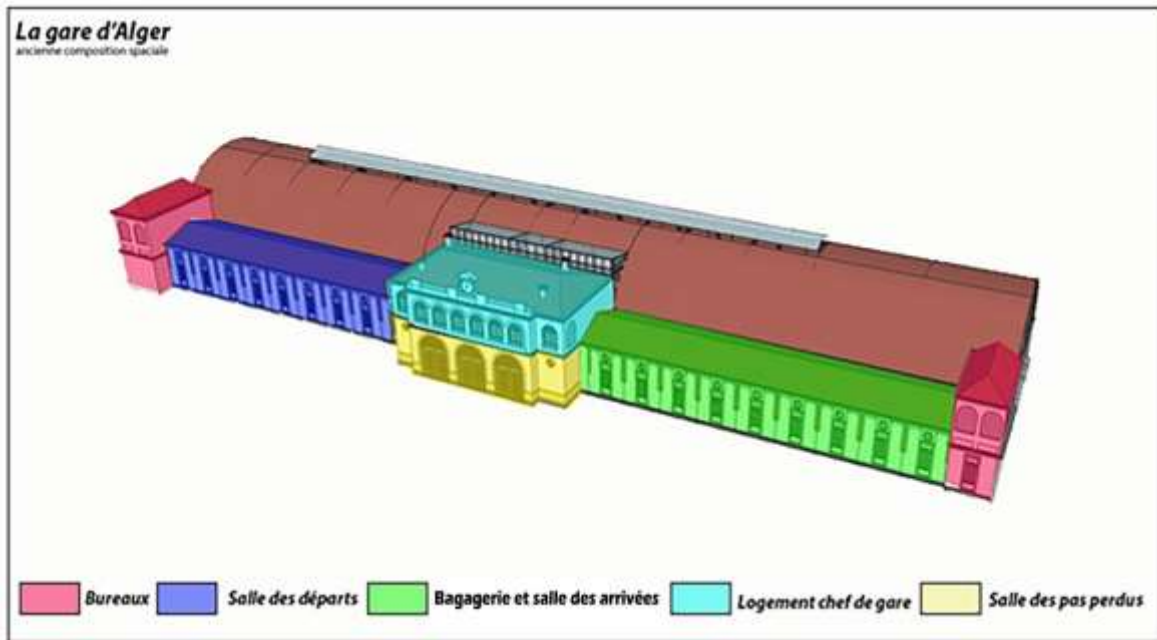


Figure 285 : Les services de la gare d'Alger lors de sa réalisation⁵⁸²

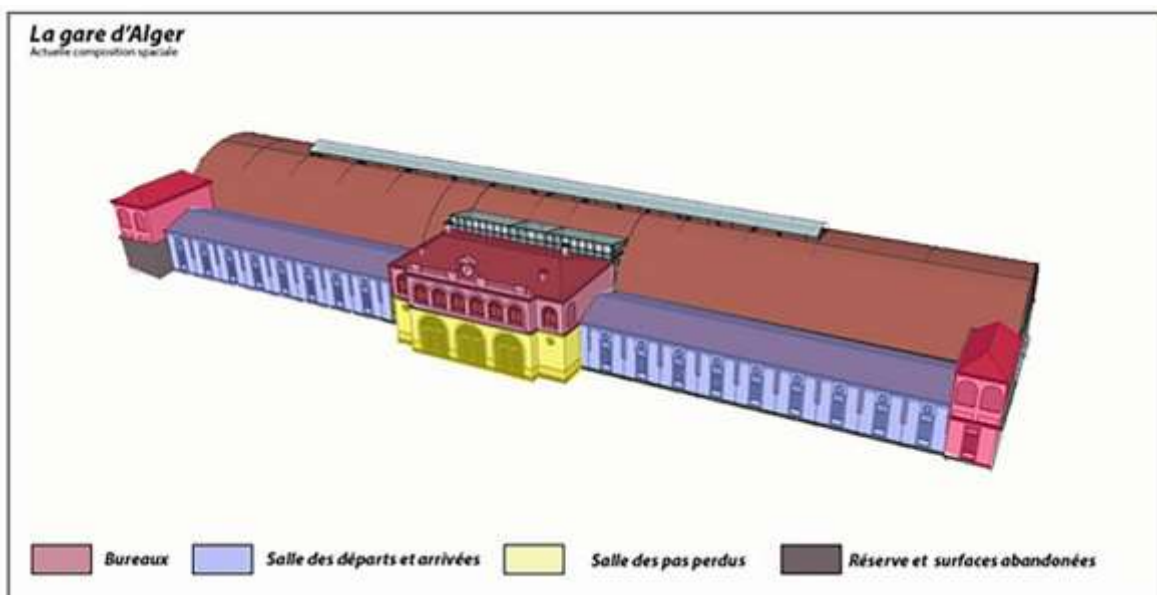


Figure 286 : Les services actuels de la gare d'Alger⁵⁸³

À l'origine, cinq services principaux assuraient le bon fonctionnement de la gare. L'espace central des pas perdus, où les billets de train étaient vendus et les voyageurs

⁵⁸² Production personnelle.

⁵⁸³ *Ibid.*

enregistrés, continue de fonctionner comme autrefois. Le logement à l'étage du chef de gare ne remplit plus cette fonction ; il a été transformé en bureaux, lesquels se trouvaient précédemment répartis dans les deux ailes du bâtiment ; la surface allouée aux bureaux se trouve augmentée.

La salle des départs était séparée en 1^{re} et 2^e classe ; elle forme aujourd'hui un seul espace qui regroupe l'ensemble des voyageurs. La salle dans laquelle on trouvait la messagerie et la bagagerie n'a également plus de séparation interne des espaces. Elle a été transformée en un espace ouvert jouant le rôle d'une deuxième salle d'attente. Seul l'espace réservé aux anciens bureaux au rez-de-chaussée de l'aile gauche semble avoir été abandonné. Il est utilisé comme une réserve pour les kiosques installés à l'intérieur de la gare.

1.2 La gare d'Oran, un bijou mauresque ou « mort est-ce que » ?

Lors de son inauguration en 1913, la gare d'Oran était considérée par les journaux comme un bijou d'architecture et la plus belle gare d'Algérie. Construite et décorée dans un style néo-mauresque, la gare comprenait : un hall central regroupant la salle des pas perdus et la billetterie ; une salle d'attente pour les départs et une pour les arrivées (aile gauche) ; un espace messagerie et bagagerie. Les services de messagerie et de bagageries ont été abandonnés. L'espace qu'ils occupaient est aujourd'hui une grande salle d'attente pour les voyageurs. Dans l'ancienne salle d'attente des départs sont aujourd'hui installés les services en charge de la sûreté et de la sécurité de la gare et des voyageurs (police de proximité)⁵⁸⁴. Le passage qui reliait le hall central aux anciens espaces d'attente des départs et des arrivées est aujourd'hui fermé, ce qui affecte la majestuosité du hall. L'accès à ce qui est maintenant le centre de sûreté et de sécurité se fait par la rue.

À l'angle gauche, une cafétéria « ayant pignon sur rue » continue à accueillir les voyageurs et les passants⁵⁸⁵. C'est le seul commerce qui subsiste ; l'hôtel et le buffet ont été totalement abandonnés depuis près de quinze ans et les bâtiments risquent l'effondrement. La partie de l'aile gauche autrefois réservée aux arrivées a été un temps transformée en un restaurant donnant sur l'arrière-cour ; elle est aujourd'hui totalement abandonnée et le plafond de la salle principale est partiellement effondré. À l'étage, les espaces liés à la gestion de la gare continuent à remplir leurs fonctions, mais des bureaux sont fermés et d'autres plus ou moins bien entretenus.

⁵⁸⁴ Le centre de sûreté et de sécurité offre la possibilité de déposer plainte en cas de vol et de signaler une perte.

⁵⁸⁵ Avoir pignon sur rue, c'était posséder une maison ou un commerce en ville. La façade sur la rue et son pignon étant les parties les plus visibles de la maison, les gens aisés ne se privaient pas de les décorer, pour afficher leur niveau de richesse.

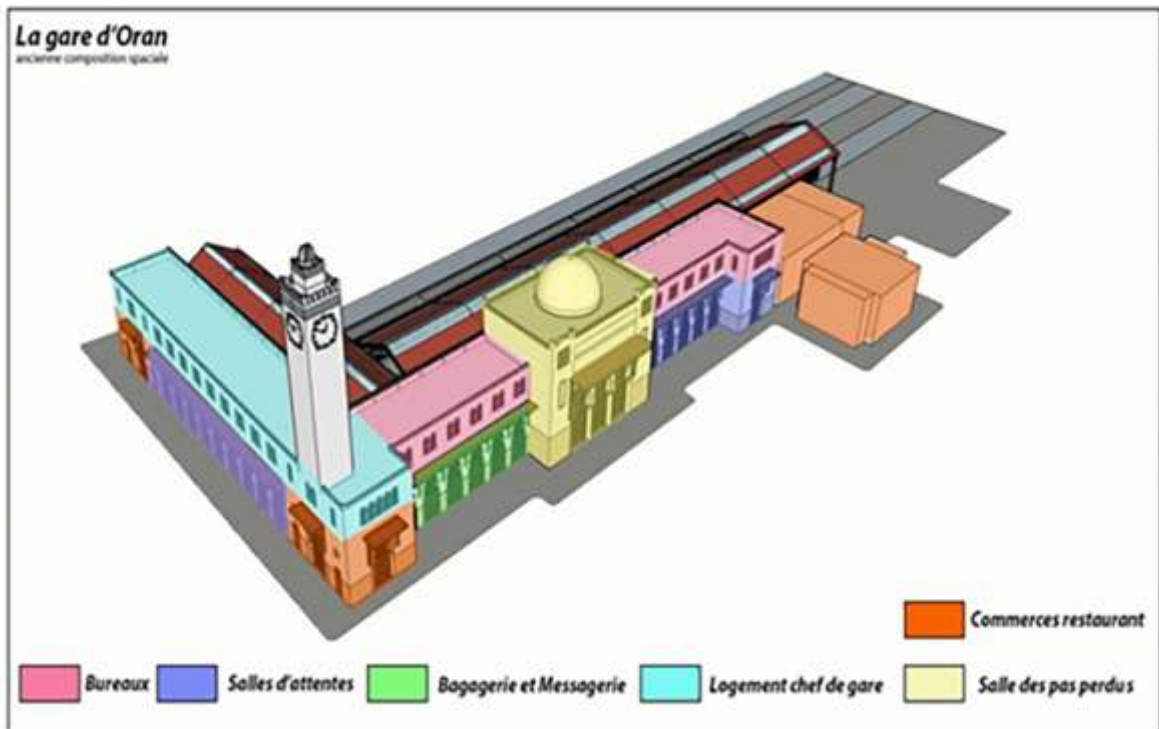


Figure 287 : Les services de la gare d'Oran lors de son inauguration⁵⁸⁶

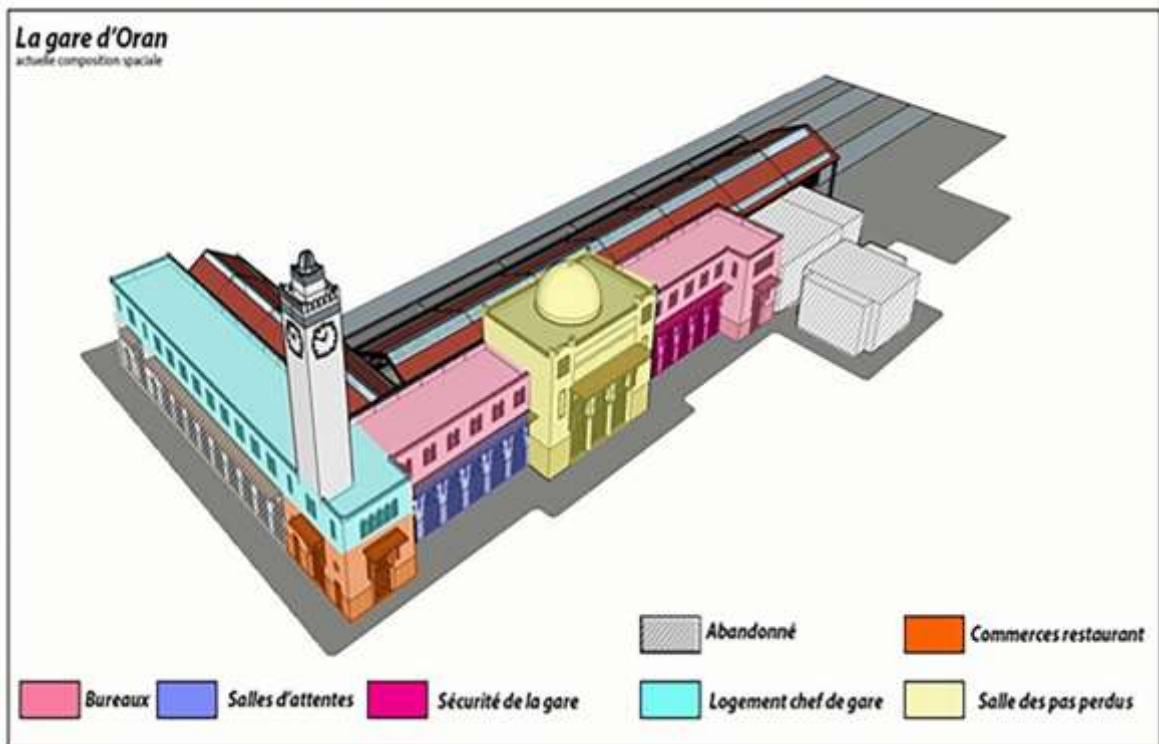


Figure 288: Les services actuels de la gare d'Oran⁵⁸⁷

⁵⁸⁶ Production personnelle.

⁵⁸⁷ *Ibid.*

1.3 L'immutable gare d'Annaba, ex-Bône

À l'instar de la gare d'Alger, la gare d'Annaba a su préserver sa configuration spatiale et fonctionnelle d'origine ; elle assure toujours les mêmes services aux voyageurs, hormis celui de bagagerie, disparu, et de police, apparu. Aucun espace du bâtiment voyageurs n'a été abandonné.

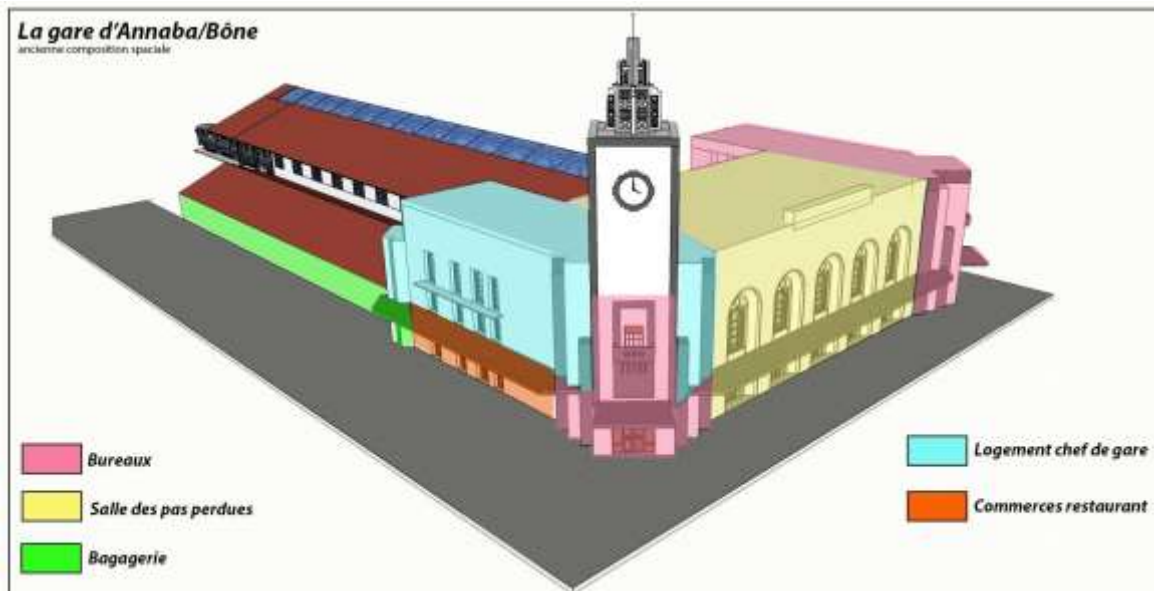


Figure 289 : Les services de la gare d'Annaba lors de son inauguration⁵⁸⁸

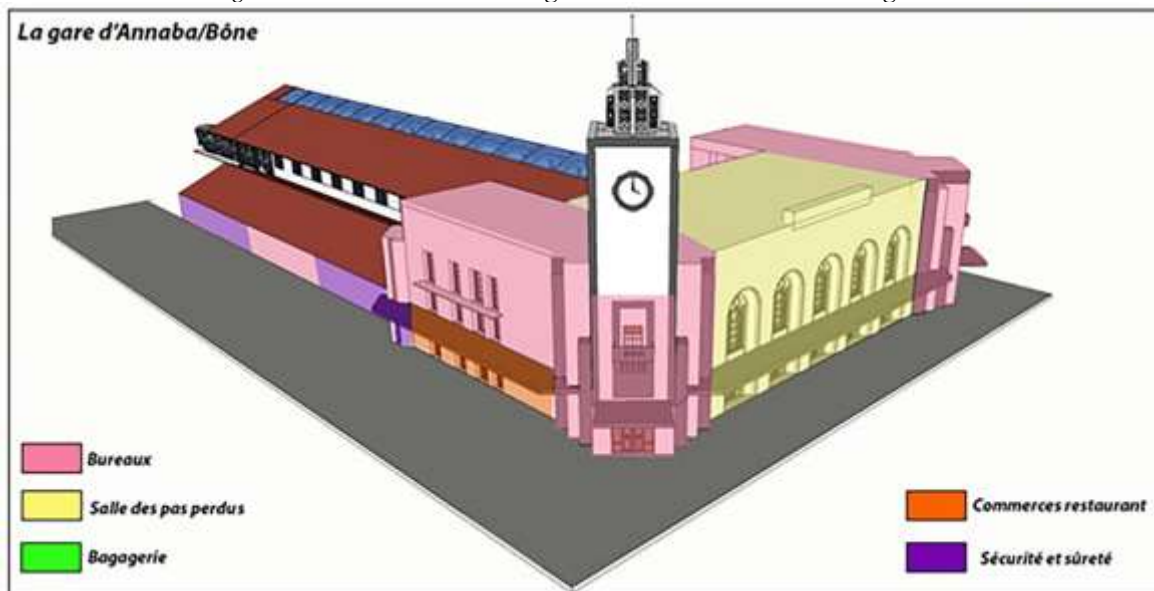


Figure 290 : Les services actuels de la gare d'Annaba⁵⁸⁹

Un changement fonctionnel majeur de la gare d'Annaba a été la transformation du logement du chef de gare en bureaux réservés à la gestion. L'autre changement fonctionnel

⁵⁸⁸ Ibid.

⁵⁸⁹ Ibid.

concerne la transformation du service de bagagerie et de messagerie en bureaux pour la gendarmerie et en poste de police pour assurer la sûreté et la sécurité des trains et des voyageurs ainsi qu'en bureaux dédiés au service de gestion des plans, lequel fait partie du service patrimoine de la ville. Enfin, un changement a concerné l'esthétique. La peinture extérieure est passée de rouge brique et jaune sable, qui rappelaient une architecture faite de terre, à blanc-gris.

1.4 La gare de Skikda, ex-Philippeville, la perle délaissée

L'aspect extérieur de la gare de Skikda n'a pas changé, hormis la perte de l'horloge durant la guerre d'indépendance. Toutefois, malgré son emplacement stratégique près du port, cette gare ne remplit plus sa fonction initiale ; elle ne transporte plus qu'occasionnellement des passagers, pendant la période estivale⁵⁹⁰.

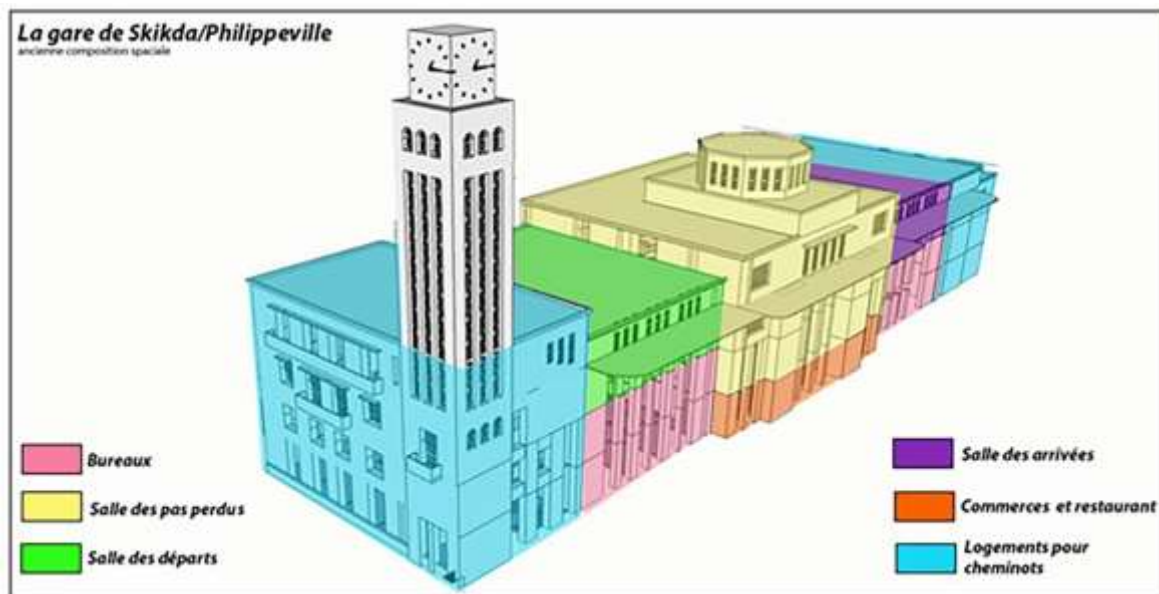


Figure 291 : Les services de la gare de Skikda lors de son inauguration⁵⁹¹

Le hall central et les logements de fonction sont les seules parties qui continuent à fonctionner au moins partiellement aujourd'hui. Le café situé au rez-de-quai a été transformé en une cafétéria d'entreprise pour les quelques familles et agents qui occupent les logements de la gare.

⁵⁹⁰ APS. *Saison estivale : Lancement dès demain des dessertes par train des villes intérieures vers Skikda* [en ligne]. El Watan. Alger, 5 juillet 2019. [Consulté le 25 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.elwatan.com/edition/actualite/saison-estivale-lancement-des-demain-des-dessertes-par-train-des-villes-interieures-vers-skikda-05-07-2019>.

⁵⁹¹ Production personnelle.

Le reste du bâtiment souffre d'abandon malgré son statut de patrimoine national ; les salles des départs et des arrivées des voyageurs ne sont pas entretenues, car elles ne sont plus utilisées ; le service des bagages a disparu ; les monte-charges sont hors d'usage ; les bureaux des gestionnaires ont été fermés. Il n'y a pas eu de réaffectation des espaces.

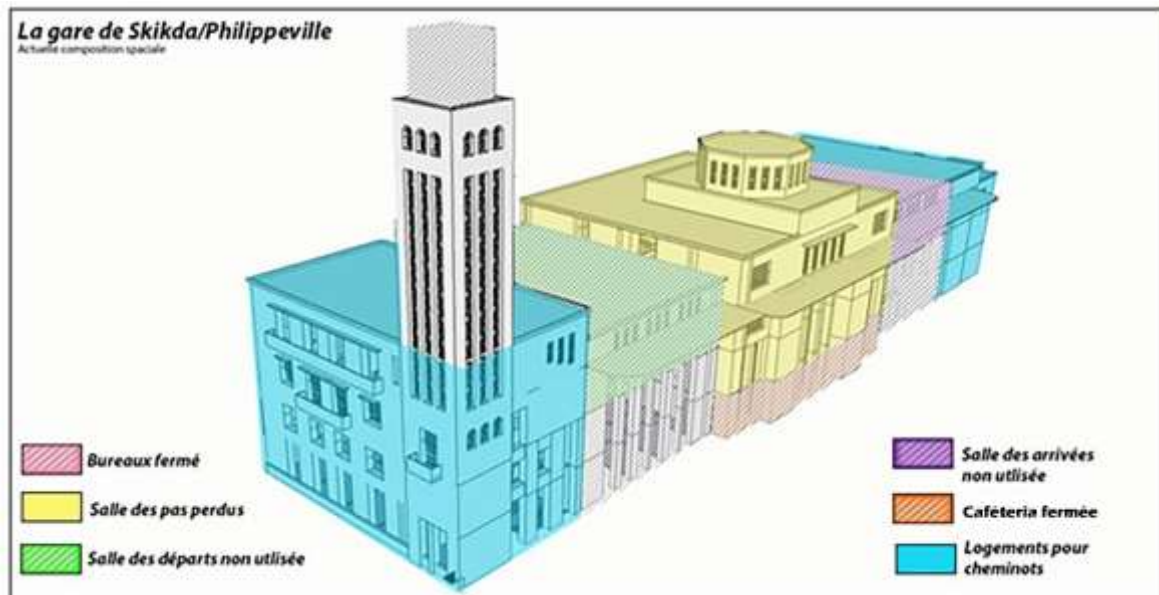


Figure 292 : Les services actuels de la gare de Skikda⁵⁹²

2. L'état du bâti et le diagnostic général

En étudiant l'évolution des fonctionnalités des gares, nous avons commencé à comprendre les raisons du mauvais état apparent de certaines gares. Par le biais de schémas et de photos sur site, nous avons établi un relevé détaillé de l'état des bâtiments que nous tenterons de classer, pour obtenir une idée précise sur l'état du patrimoine ferroviaire algérien.

2.1 Une authentique et solide gare d'Alger

La gare d'Alger ne présente pas de dégradations majeures, seulement quelques dégradations surfaciques ; cela est très certainement dû à l'utilisation de la pierre comme matériau principal d'ossature et à l'entretien régulier de la toiture.

⁵⁹²Ibid.



Figure 293 : Photo de 2017 de la gare d'Alger⁵⁹³

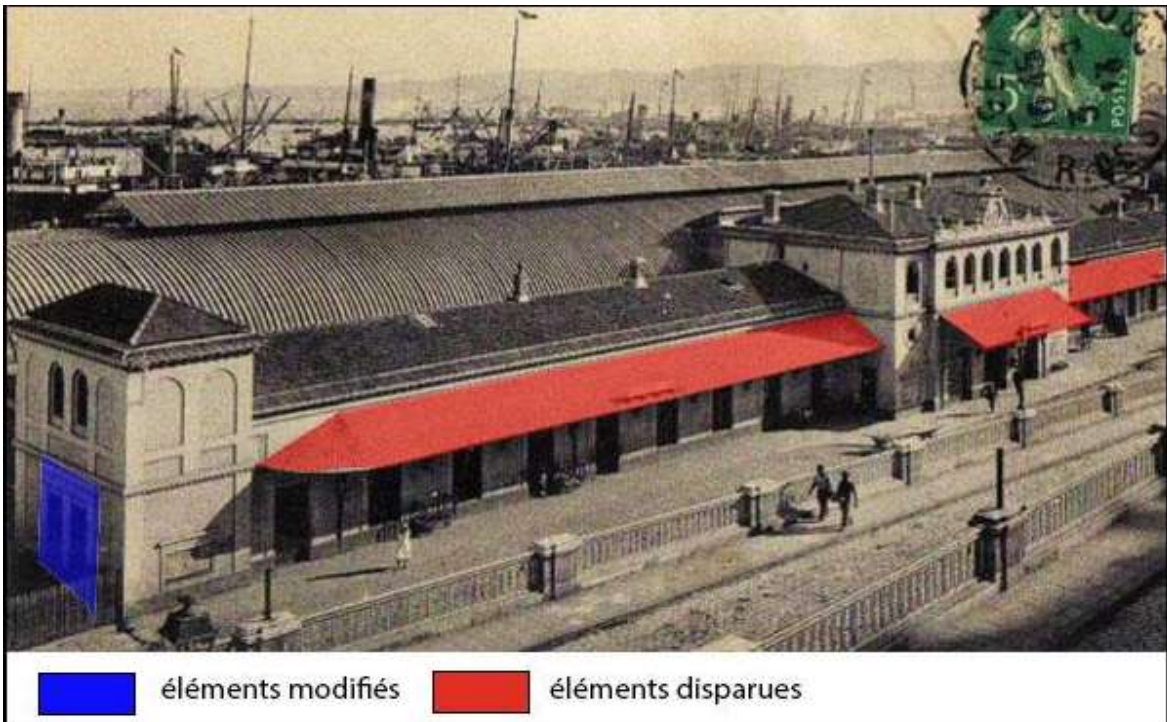


Figure 294 : Carte postale de la gare d'Alger datant de 1945⁵⁹⁴

⁵⁹³ ASSAL, Maël. *La gare d'Alger* [image en ligne]. 2017. [Consulté le 25 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.vitamedz.com/fr/Algerie/la-gare-d-alger-inauguree-le-206334-Photos-0-0-1.html>.

⁵⁹⁴ ALGER - La Gare, vue plus ancienne. Dans : *Alger - Bâtiments et Monuments* [en ligne]. [s. d.], [Consulté le 21 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.judaicalgeria.com/pages/alger-batiments-et-monuments-1.html>.

L'aspect extérieur de la gare est resté fidèle à l'original en dehors de l'auvent qui habillait toute la façade principale et qui a disparu. Les bureaux de l'angle gauche ont subi des modifications importantes, avec la fermeture des portes du rez-de-chaussée.

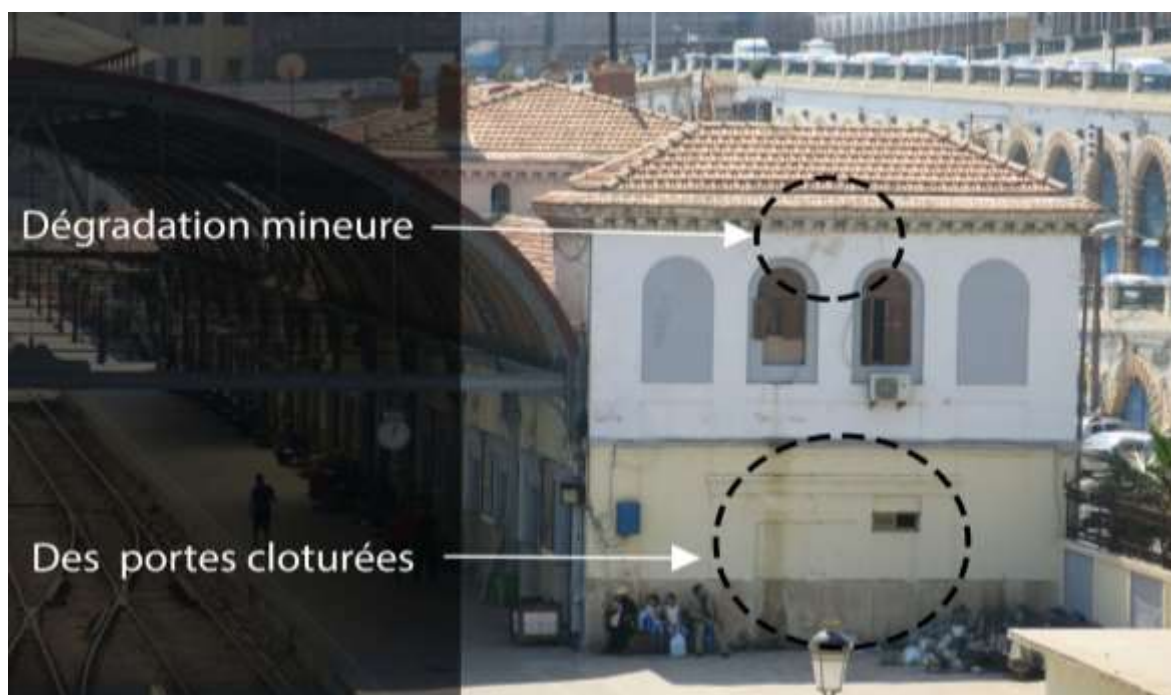


Figure 295 : Diagnostic de vétusté sur la façade nord de la gare d'Alger, 2019⁵⁹⁵

2.2 Une gare d'Oran asthénique et en manque d'entretien

Le bâtiment de la gare d'Oran présente des marques fréquentes de vieillissement. À l'extérieur, le manque d'entretien et l'absence d'opérations du ravalement de la façade laissent à voir que le bâtiment a subi des dégradations causées par le climat littoral méditerranéen.

⁵⁹⁵ Photo personnelle prise le 2 septembre 2019.

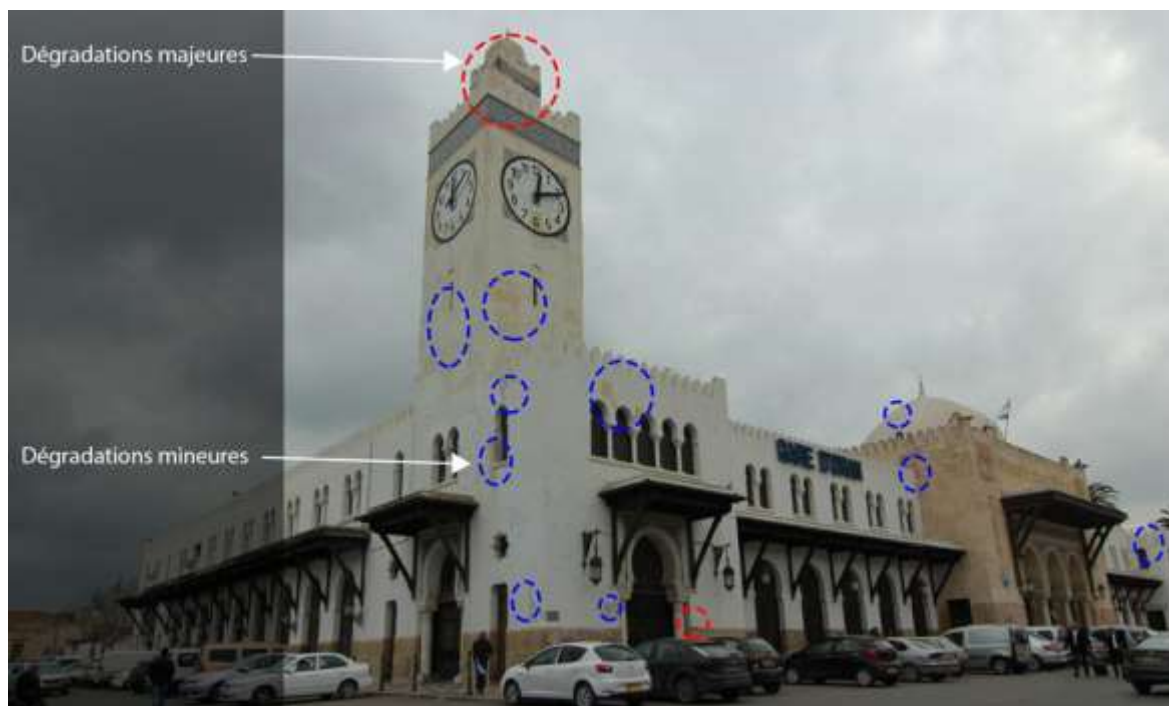


Figure 296 : Diagnostic de vétusté sur les façades principales de la gare d'Oran, 2019 ⁵⁹⁶

La petite coupole du minaret est très dégradée ; une intervention urgente serait nécessaire, car les murs qui la soutiennent sont dégarnis, parfois jusqu'à l'armature métallique, et elle commence à s'incliner dangereusement.

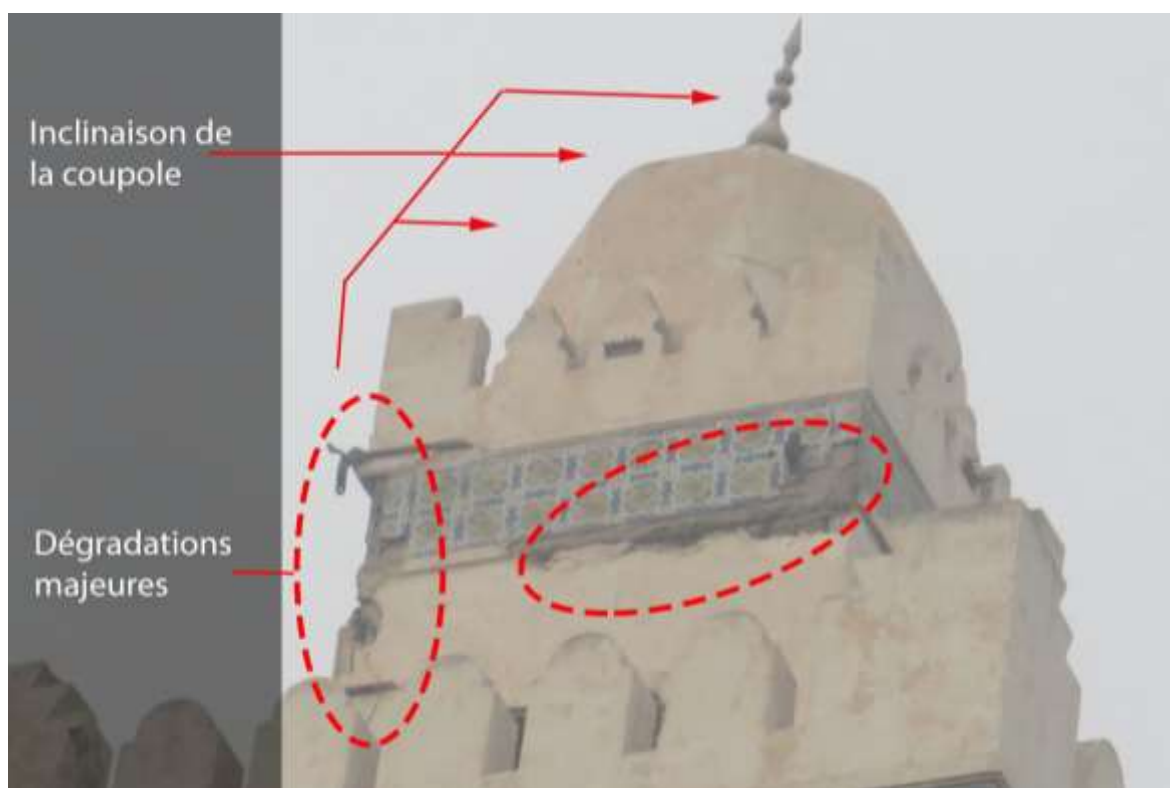


Figure 297 : La coupole de la tour d'horloge de la gare d'Oran, 2019 ⁵⁹⁷

⁵⁹⁶ Photo personnelle prise le 8 septembre 2019.

⁵⁹⁷ *Ibid.*

L'aspect général extérieur de la gare d'Oran est resté fidèle à l'original. Il n'y a pas eu de changements majeurs hormis la faïence sur la façade qui ne date pas de l'époque de construction, ainsi que les enseignes de la compagnie de gestion ferroviaire qui ont été changées⁵⁹⁸. Quelques matériaux n'ont pas résisté au temps ; ils nécessiteraient un entretien plus régulier, voire une restauration majeure. En dehors de ce qui concerne le minaret, déjà évoqué, on peut citer : le marbre, dont plusieurs plaques sont cassées et d'autres ont disparu ; le verre, des carreaux vitrés des portes ou des fenêtres sont parfois cassés ou inexistant ; la peinture, défraîchie par l'humidité.

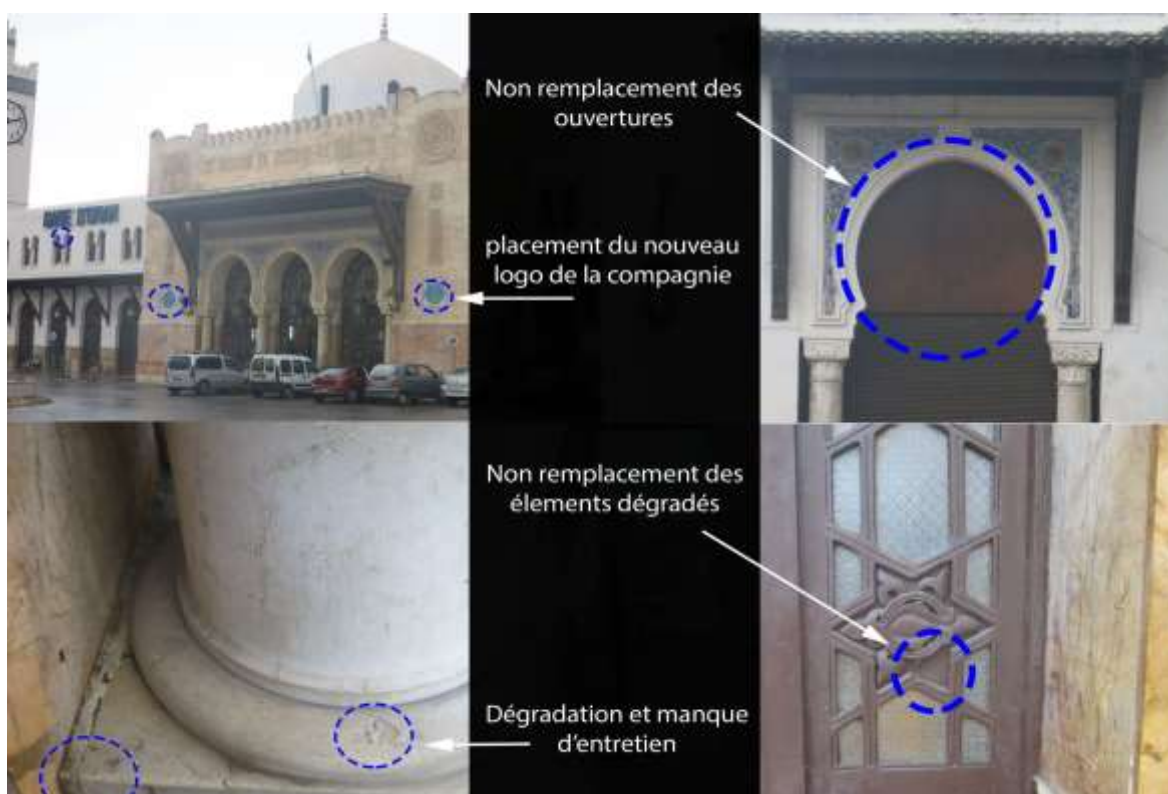


Figure 298 : État de quelques éléments d'architecture sur la façade principale de la gare d'Oran, 2019

⁵⁹⁸ Sur la base de photos personnelles du 8 septembre 2019.

Dégradation importante des portes et vitres jamais remplacées



Figure 299 : État des vitres sur une des façades du buffet de la gare d'Oran, 2019



Figure 300 : État de quelques éléments d'architecture de la gare d'Oran, 2019 ⁵⁹⁹

À l'intérieur, les plafonds de l'ancien buffet et de l'ancien restaurant sont très dégradés avec des fissures, des trous et des plaques manquantes. Cela résulte de l'abandon manifeste de cette partie de la gare. L'étage de l'ancien buffet et les anciens dortoirs risquent même l'effondrement, comme nous l'avons évoqué.

Aucun entretien ne semble avoir été effectué ces dernières années, et aucune volonté de préservation de ce bâtiment ne semble se manifester. La toiture est fragilisée par le manque

⁵⁹⁹ Photos personnelles prises le 8 septembre 2019.

d'entretien et de nombreuses fuites d'eau depuis la toiture conduisent à des marques d'infiltration et au développement de moisissures⁶⁰⁰.



Figure 301 : État de quelques cloisons au niveau de la salle des pas perdus et de la salle d'attente de la gare d'Oran, 2019⁶⁰¹

⁶⁰⁰ Lorsque l'on parle de moisissures de murs, il s'agit en fait de champignons microscopiques se présentant sous forme de mousses, d'auréoles, d'efflorescences.

⁶⁰¹ Photos personnelles prises le 8 septembre 2019.



Figure 302 : État de l'intérieur du bâtiment du buffet et du dortoir de la gare d'Oran, 2019⁶⁰²

⁶⁰² Ibid.



Figure 303 : État de l'arc en plein cintre de la gare d'Oran, 2019⁶⁰³

Au niveau de la salle des pas perdus et des salles d'attente, l'intérieur du bâtiment semble être mieux préservé. Il paraît correctement entretenu. On note cependant des moisissures qui couvrent une large partie des murs porteurs cadrant l'espace central. De plus, l'arc en plein cintre, qui subit beaucoup de charges liées à la coupole centrale, mériterait d'être renforcé pour stopper les fissures visibles dans le béton.

2.3 Une gare d'Annaba bien entretenue, mais en perte d'originalité

La gare d'Annaba garde un aspect extérieur et intérieur très sain. Des travaux de rénovation y ont récemment été lancés montrant un intérêt du gestionnaire pour son embellissement. Ceci, couplé à un entretien régulier, a permis de préserver cette gare durant près d'un siècle d'existence.

L'aspect extérieur du bâtiment n'a cependant pas été respecté lors des rénovations. Des peintures blanche, grise et noire ont remplacé la peinture rouge brique et jaune sable de la gare d'origine. L'originalité du bâtiment en est fortement affectée ; il disparaît maintenant dans l'ambiance générale monochrome du quartier.

⁶⁰³ Ibid.



Figure 304 : Photos avant et après peinture extérieure de la gare d'Annaba.

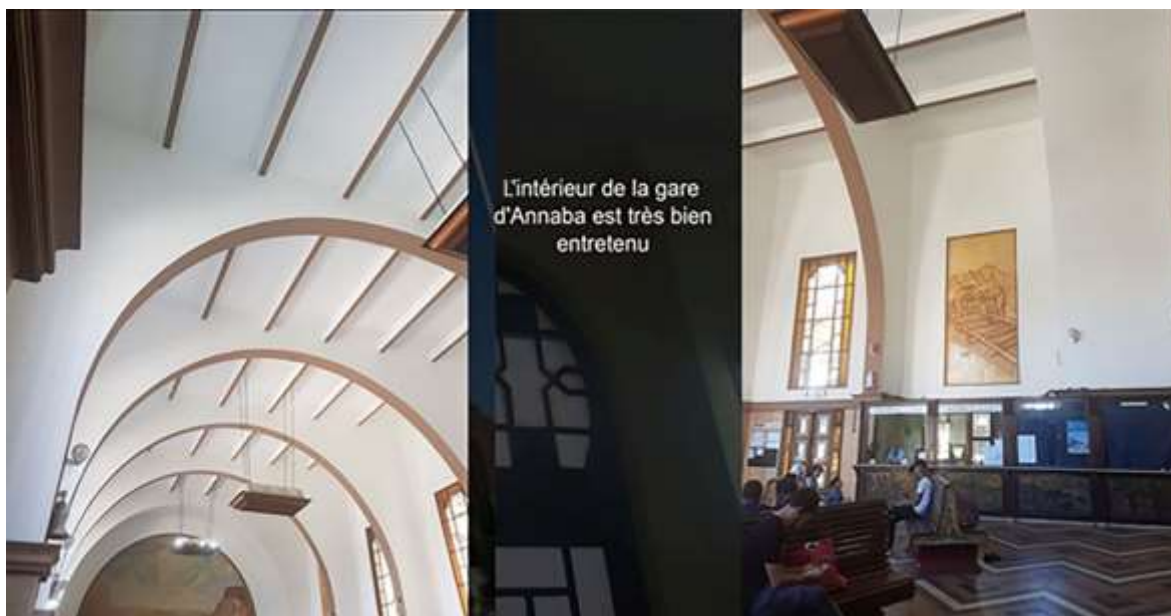


Figure 305 : L'état de l'intérieur de la gare d'Annaba, 2019⁶⁰⁴

Seule la partie réservée aux bureaux nécessite un rafraîchissement de la peinture des murs et sous les escaliers, à cause du climat littoral méditerranéen.

⁶⁰⁴ Sur base de photos personnelles du 5 septembre 2019.

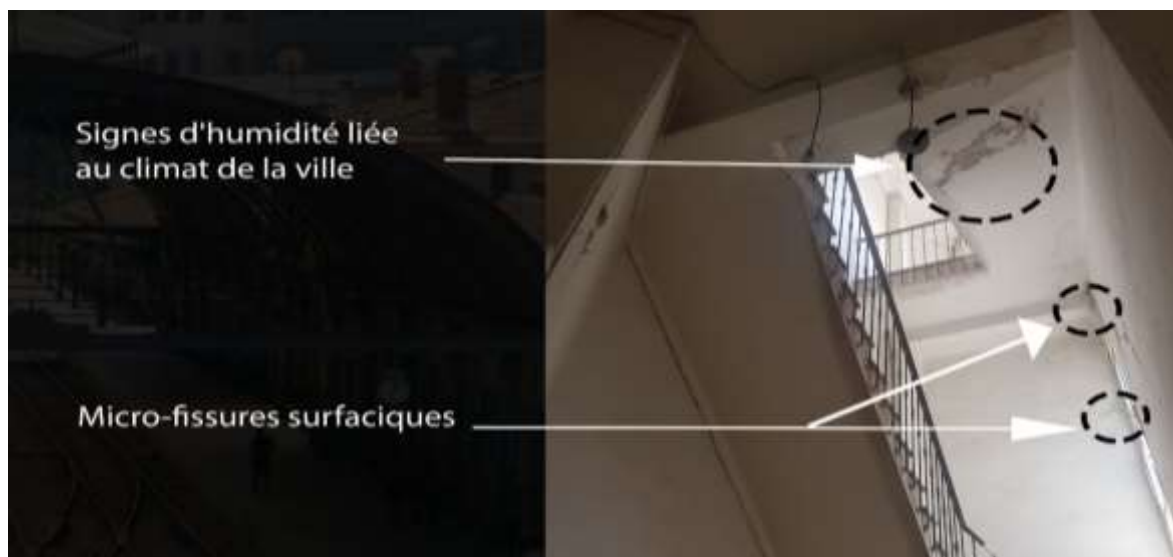


Figure 306 : Humidité et fissures du côté des bureaux de la gare d'Annaba, 2019⁶⁰⁵

2.4 Une gare de Skikda à l'abandon, bien que patrimoine national

L'extérieur de la gare de Skikda est dans un état général acceptable. Elle est restée d'aspect extérieur global identique à la gare originale, si ce n'est l'horloge. L'horloge est absente du bâtiment depuis l'indépendance ; elle n'a jamais été restaurée ou remplacée. L'élément le plus touché par la dégradation est d'ailleurs la tour d'horloge dont les murs témoignent de la férocité de la guerre de libération.



Figure 307 : Carte postale de la gare de Skikda du temps de la présence de l'horloge⁶⁰⁶

⁶⁰⁵ Ibid.

⁶⁰⁶ MATTERA, Jean. *Rusicade- Philippeville, photos et cartes postales période 1950-1962* [en ligne]. 2016. [Consulté le 16 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://philippeville.jimdofree.com/cartes-postales/1950-1962/>.

Des éléments révèlent le peu d'importance accordé à l'entretien de l'extérieur. Les auvents aux entrées et aux extrémités de la gare sont très abîmés ; les couleurs de la faïencerie extérieure sont moins rayonnantes que celles de l'intérieur ; ceci témoigne d'une altération supérieure en milieu extérieur qui n'a pas été compensée par un entretien ou une rénovation. Des travaux ont été mal conduits. Ainsi, des auvents étaient à l'origine perforés d'incrustations vitrées permettant une lumière tamisée ont été couverts d'une couche en goudron pour assurer une étanchéité, ce qui en a dénaturé l'esprit.

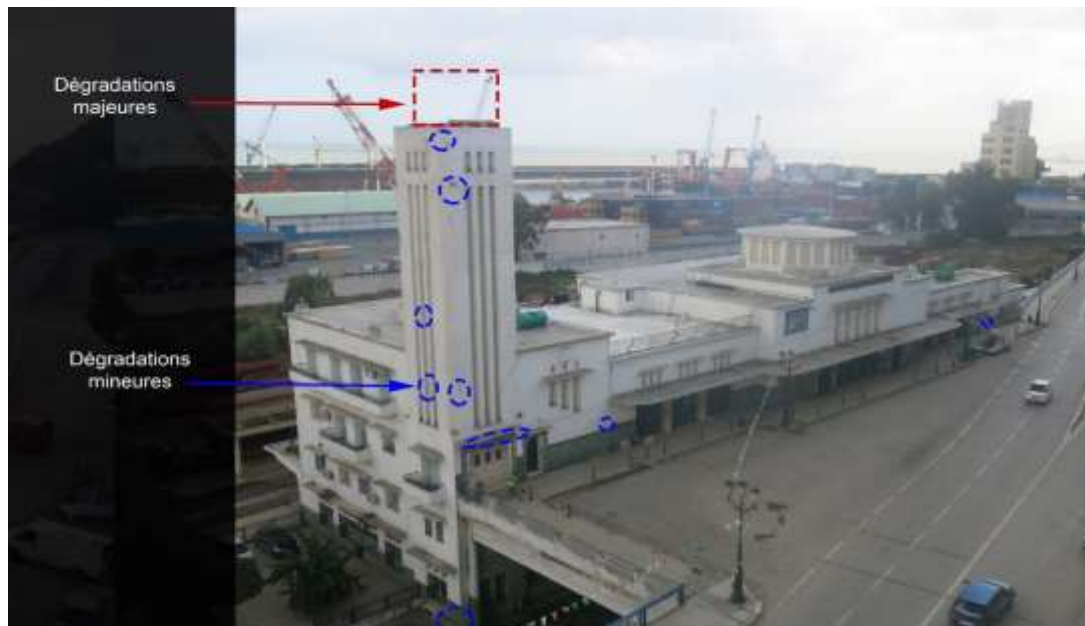


Figure 308 : Façade principale de la gare de Skikda avec l'emplacement de l'horloge disparue, 2019⁶⁰⁷

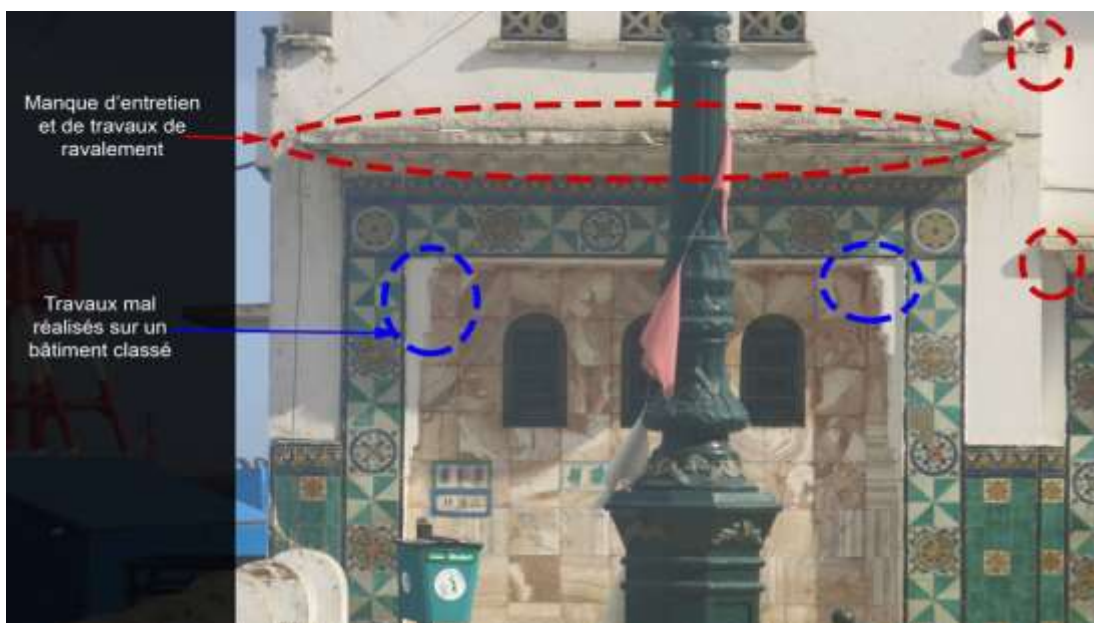


Figure 309 : État de l'extérieur de la gare de Skikda, 2019⁶⁰⁸

⁶⁰⁷ Sur la base d'une photo personnelle du 6 septembre 2019.

⁶⁰⁸ *Ibid.*

L'état de l'intérieur du bâtiment voyageurs de Skikda est variable ; l'entretien est manifestement accordé plus spécifiquement au hall central et au grand escalier, qui sont les seuls encore fonctionnels. Le reste du bâtiment est négligé ; des marques et des traces diverses, des tags, des trous et des fissures sont présents dans plusieurs parties du bâtiment ; le plafond, dégradé, fuit à plusieurs endroits.



Figure 310 : L'état du plafond de la gare de Skikda, 2019⁶⁰⁹

⁶⁰⁹ Ibid.

L'utilisation de matériaux de qualité dans la décoration intérieure et l'exécution minutieuse des travaux de faïencerie ont très certainement participé à la préservation d'un intérieur majestueux figé à son état initial. Malgré cela, quelques dégradations sont remarquées sur les colonnes centrales et, malheureusement, les travaux d'entretien effectués sur ce bâtiment exceptionnel ne sont absolument pas à la hauteur. Ils tiennent davantage du « rafistolage » que de la rénovation. Ils dégagent un sentiment d'amateurisme alors que le bâtiment étant classé comme patrimoine national, sa restauration nécessite l'intervention d'un architecte des monuments historiques.

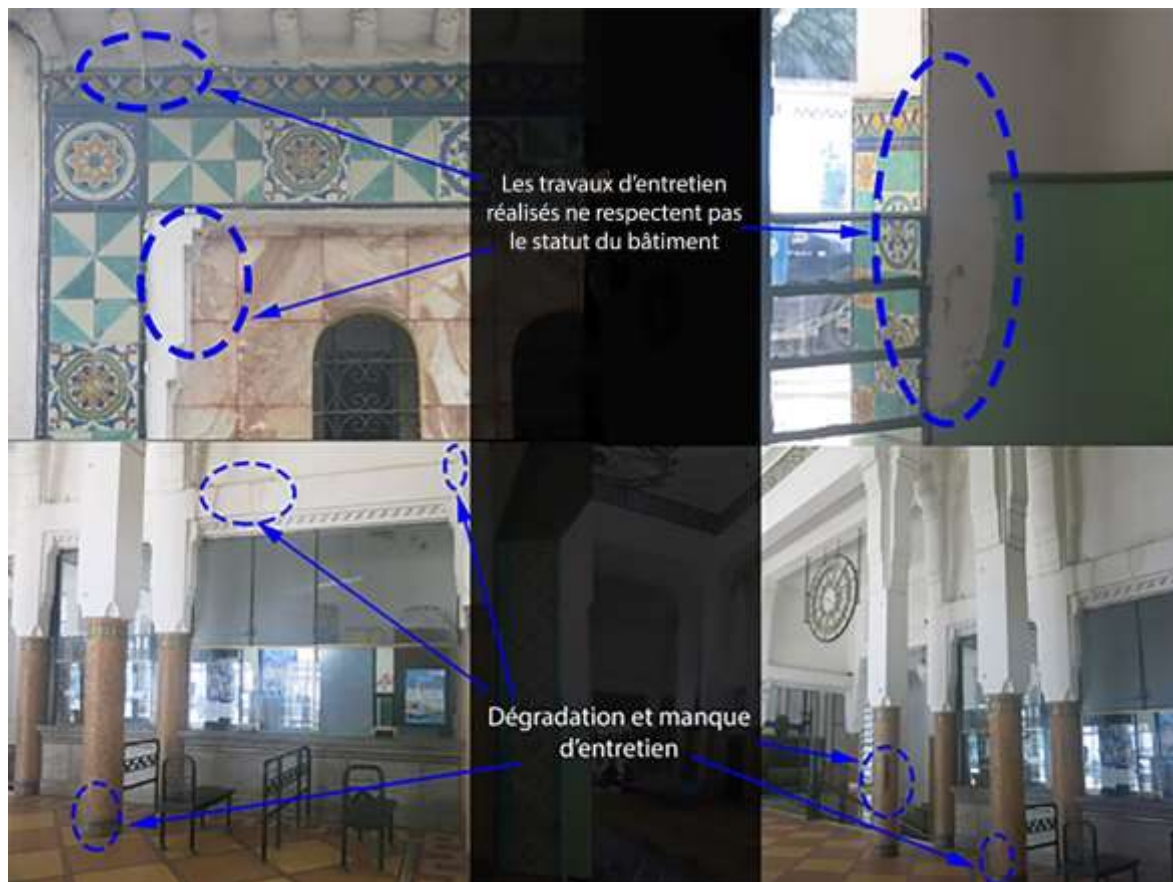


Figure 311 : Quelques travaux de réparation à l'intérieur de la gare de Skikda, 2019⁶¹⁰

⁶¹⁰ Ibid.

Résumé-Conclusion :

Ce chapitre avait pour objet d'évaluer la situation actuelle du patrimoine ferroviaire algérien hérité de la période coloniale en Algérie. Nous avons tenté d'y répondre à travers deux développements essentiels : le premier concerne l'évolution spatiale des gares ferroviaires de la période coloniale ; le second examine, iconographies à l'appui, l'état actuel des bâtiments voyageurs.

Sur nos exemples, les bâtiments voyageurs datant du 19^e siècle ont subi moins de transformations que les bâtiments voyageurs du 20^e siècle, cela est probablement dû à leur taille ou à leur organisation spéciale simple. Nous avons remarqué d'autres généralités. La première concerne les espaces autrefois réservés à la messagerie et aux bagages. Ces espaces ont été abandonnés et reconvertis majoritairement en salles d'attente. Une seconde généralité est la disparition du logement du chef de gare ; l'espace libéré a souvent été transformé en bureaux pour les gestionnaires ou la direction. La gare de Skikda conserve néanmoins des logements qui continuent d'être occupés, probablement en raison de l'indépendance d'accès à ces logements par rapport à la gare. Une autre généralité concerne les salles d'attente des arrivées et des départs, jadis séparées et qui sont aujourd'hui regroupées. Nous avons aussi remarqué que les bâtiments annexes des gares coloniales, comme les buffets, restaurants et dortoirs, ont été abandonnés ; cela est peut-être dû à un manque de fréquentation de ces espaces. Enfin, la réservation d'un espace pour la police, la gendarmerie, ou pour les deux, généralement celui autrefois attribué aux bagages, témoigne de préoccupations sécuritaires.

Le diagnostic de l'état actuel des bâtiments voyageurs conçus à la période coloniale nous a montré que les gares ferroviaires du 19^e siècle, et plus généralement les gares datant d'avant l'avènement du béton armé, étaient mieux préservées que celles construites avec des matériaux plus récents. L'emploi de la pierre de taille comme matériau d'ossature, auquel s'ajoute une architecture rationnelle non surchargée, explique en partie le bon état dans lequel se trouvent aujourd'hui la gare d'Alger et d'autres gares datant de la même époque. Les gares coloniales du 20^e siècle pâtissent du fait que leur ossature a souvent été construite en béton armé, matériau moins résistant dans le temps que la pierre ; à cela s'ajoutent les contraintes apportées par des décorations parfois lourdes, ainsi que l'utilisation à l'extérieur de la faïence et du marbre dans des décorations néo-mauresques comme à la gare d'Oran ou Art déco comme à la gare de Skikda, qui nécessitent un entretien régulier, a priori non respecté.

Ainsi, l'état actuel des gares coloniales en Algérie est préoccupant, surtout celui des gares du début et du milieu du 20^e siècle dont l'entretien n'a pas été fréquent, à l'image de ce que nous avons noté pour la gare d'Oran et celle de Skikda. Ainsi que nous le verrons plus tard, le projet de modernisation ferroviaire voté en 2014 est probablement une des causes d'une telle situation⁶¹¹. L'entretien a souvent été réservé aux voies et aux ouvrages d'art ; peu de gares ont pu bénéficier d'une opération de réhabilitation ou de restauration, ce qui a parfois conduit à prévoir leur démolition, comme pour la gare de la ville de Tolga (ex-Biskra). Mais, il existe néanmoins des points positifs ; ainsi, malgré la critique que nous avons formulée contre la rénovation de gare d'Annaba effectuée en 2018 sans le respect des spécificités historiques extérieures de la gare, l'intérieur jouit aujourd'hui d'un embellissement plaisant.

Figure 312: Photo de la gare de Tolga, sans date⁶¹²



Figure 313: Photo de la gare de Tolga peu avant sa démolition⁶¹³



⁶¹¹ SALIHA. *Développement du réseau ferroviaire, une des priorités du secteur des transports* [en ligne]. 1 juin 2014. [Consulté le 24 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.algerie360.com/developpement-du-reseau-ferroviaire-une-des-priorites-du-secteur-des-transports/>.

⁶¹² JOËL. *Algérie - Gare Tolga, Biskra* [image en ligne]. Avant l'indépendance. [Consulté le 24 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.algeriemesracines.com/famille/page-photo-famille.php?id=21326&idfamille=lucette-valentin-oran>.

⁶¹³ *Ancienne gare de Tolga en phase de démolition* [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 24 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://images.algerie.free.fr/garetolga.htm>.

Chapitre 8 : Théories et statuts du patrimoine ferroviaire

*À l'indépendance, l'Algérie hérite de la langue française, mais aussi de l'organisation des structures administratives coloniales, dont elle s'inspire pour mettre en place ses différents services, y compris ceux qui relèvent du champ de la Culture. Dans le domaine patrimonial, les instances officielles reconduisent la législation française en matière de protection des monuments et des sites, après avoir supprimé les dispositions allant à l'encontre de la souveraineté nationale (loi du 20 décembre 1967), mais sans actualisation des dernières lois édictées en France, notamment celle promulguée par Malraux sur la sauvegarde des quartiers anciens (loi du 4 août 1962), adoptée un mois après la proclamation de l'indépendance de l'Algérie, dont le recours et l'application auraient probablement permis au nouvel État de prendre en charge à temps les noyaux historiques urbains. Mais la conjoncture à ce moment n'est pas une telle préoccupation considérée comme mineur dans le calendrier du nouveau gouvernement.*⁶¹⁴

Nabila Oulebsir

La compréhension du patrimoine ferroviaire algérien passe parfois par la compréhension de la notion de patrimoine industriel et par celle du processus de patrimonialisation. Ainsi dans ce chapitre, nous aborderons tout d'abord le développement du concept, large, de patrimoine et le processus de patrimonialisation. Nous nous focaliserons sur leur évolution et sur la présentation de quelques textes fondateurs, qui n'ont pas la prétention de constituer une liste exhaustive. Nous appréhenderons ensuite la politique de protection du patrimoine en Algérie, mais également dans des pays européens, à titre comparatif, par une analyse de la littérature et de documents juridiques. Enfin, nous nous attacherons à analyser les dossiers de classement de biens culturels, afin de préparer celui de la gare d'Oran, à terme.

⁶¹⁴ OULEBSIR, Nabila. *Op.cit.*, p. 305-306.

1. La mise en place de la protection du patrimoine

Deux points sont abordés, le premier visant à définir la notion, les enjeux, les types, les valeurs jusqu'à atteindre le processus de patrimonialisation. Le second point traite de manière chronologique les lois, statuts et conventions qui ont marqué la naissance du concept du patrimoine ferroviaire jusqu'à la charte de 2003 nommé « Nizhny Tagil ».

1.1 La notion de patrimoine et le concept de la patrimonialisation

Le concept actuel de patrimoine est le résultat de processus liés au développement de la société contemporaine et à l'évolution de ses valeurs et de ses conditions⁶¹⁵. Les données présentées ici contribuent à comprendre le patrimoine au sens large, car il est un contenant pour plusieurs marqueurs des époques, tels que les activités et les réalisations sociales.

1.1.1 L'évolution de la notion de patrimoine

Diverses théories et pratiques s'étant développées dans le domaine de la protection et de la mise en valeur du patrimoine, il paraît important de faire le point.

L'intérêt pour la protection au titre des monuments historiques a émergé il y a près de deux siècles avec Prosper Mérimée ; selon l'écrivain, qui était aussi inspecteur des monuments historiques, les monuments ne se comprenaient que dans leur environnement et étaient indissociables de leur décoration⁶¹⁶. L'accent n'avait d'abord été mis que sur les monuments les plus prestigieux, les « œuvres d'art ». Plus tard, la notion de protection s'est appliquée à l'ensemble des bâtiments historiques puis, et c'est récent, les paysages culturels ont été considérés comme des biens environnementaux, nous y reviendrons sur ce sujet.

Ainsi, depuis la charte d'Athènes en 1931, sur laquelle nous reviendrons plus loin, le concept de « patrimoine culturel » s'est diversifié ; il a mûri pendant 80 ans pour passer des monuments aux objets et aux paysages culturels⁶¹⁷. Selon l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO pour l'acronyme anglais), « *la notion de patrimoine culturel englobait traditionnellement les monuments et sites et tenait surtout*

⁶¹⁵FEILDEN, Bernard M. et JOKILEHTO, Jukka. *Guide de gestion des sites du patrimoine culturel mondial*. Rome : icrom, 1996, p. 11.

⁶¹⁶ Prosper Mérimée (1803-1870) était un écrivain, un historien et un archéologue français. Il devient en 1834 inspecteur général des monuments historiques.

⁶¹⁷ *La Charte d'Athènes pour la Restauration des Monuments Historiques - 1931 - International Council on Monuments and Sites* [en ligne]. 1931. [Consulté le 27 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.icomos.org/fr/chartes-et-normes/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/425-la-charte-dathenes-pour-la-restauration-des-monuments-historiques-1931>.

compte de leurs valeurs esthétiques et historiques. Aujourd'hui, les monuments sont également considérés par leurs valeurs symboliques, sociales, culturelles et économiques. Les éléments intangibles ne sont plus ignorés et de nouvelles catégories sont apparues. »⁶¹⁸

Dans le même temps, le discours autour du patrimoine architectural urbain s'est développé pour arriver au concept de centre historique, considéré comme le noyau d'origine d'une ville. En 1986, le Conseil international des monuments et des sites (ICOMOS pour l'acronyme issu de l'anglais) a officiellement annoncé le concept de « ville historique » s'appliquant aux « *villes grandes et petites [...] qui, outre leur qualité de document historique, expriment les valeurs propres aux civilisations urbaines traditionnelles.* »⁶¹⁹

Dans les années 1970 et 1980, la protection du patrimoine a assumé de nouvelles fonctions en intégrant la protection des ouvrages pour leur valeur de témoignage ; cela a donné naissance à ce que l'on peut appeler « un patrimoine rural » qui comprend des bâtiments agricoles, des croix, des outils de travail, des articles ménagers, etc. On a aussi assisté à l'émergence d'un patrimoine industriel lié aux hommes, aux lieux, aux technologies et aux outils de production ; ce patrimoine industriel inclut l'histoire sociale, les bâtiments, les gares, les moulins, les mines, les machines, les technologies évolutives, etc.

En 1978, la politique du patrimoine a officiellement intégré l'ethnologie, ce qui résultait de la prise en compte des faits sociaux : coutumes, mais aussi traditions, rituels, etc. Le concept s'est particulièrement développé dans les années 1990-2000 ; il a conduit à l'adoption, en 2003, de la Convention pour la protection du patrimoine culturel immatériel par l'UNESCO⁶²⁰.

Dans le même temps, plusieurs chercheurs ont tenté de définir le patrimoine en lien avec l'héritage. Nous avons retenu ce qu'a proposé Françoise Choay en 1992 dans *L'Allégorie du patrimoine* ; elle y définit le patrimoine comme « *un bien, l'héritage commun d'une collectivité, d'un groupe humain. Il désigne un fonds destiné à la jouissance d'une communauté élargie aux dimensions planétaires et constituée par l'accumulation continue d'une diversité d'objets que rassemble leur commune appartenance au passé, œuvres et chefs-d'œuvre des*

⁶¹⁸ *Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel* [en ligne]. 16 novembre 1972. [Consulté le 27 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://whc.unesco.org/fr/conventiontexte/>.

⁶¹⁹ L'ICOMOS (*International Council on Monuments and Sites*) est une organisation internationale non gouvernementale qui œuvre pour la conservation des monuments et des sites du patrimoine dans le monde.

Charte internationale pour la sauvegarde des villes historiques - International Council on Monuments and Sites. Dans : www.icomos.org [en ligne]. 1987. [Consulté le 27 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.icomos.org/fr/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/173-charte-internationale-pour-la-sauvegarde-des-villes-historiques>.

⁶²⁰ UNESCO - *Texte de la Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel* [en ligne]. 2003. [Consulté le 28 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://ich.unesco.org/fr/convention>.

beaux-arts et des arts appliqués, travaux et produits de tous les savoirs et savoir-faire des humains. »⁶²¹

1.1.2 Les différents types de patrimoines

L'UNESCO distingue le patrimoine naturel et le patrimoine culturel ; elle en a donné des définitions lors de sa réunion du 16 novembre 1972 à Paris qui s'est concrétisée par la rédaction de la Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel⁶²². Ce texte décrit trois catégories pour le patrimoine culturel. La première comprend les monuments, y compris les œuvres architecturales de valeur universelle exceptionnelle, les sculptures, les peintures monumentales, les éléments ou structures présentant des caractéristiques archéologiques, les inscriptions, les grottes et les groupes d'éléments qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science. La deuxième catégorie concerne les ensembles et inclut les groupes de constructions isolées ou réunies qui, en raison de leur architecture, de leur unité, ou de leur intégration dans le paysage, ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'art ou de la science. La troisième catégorie concerne les sites qui sont les œuvres de l'homme ou les œuvres conjuguées de l'homme et de la nature, ainsi que les zones, y compris les sites archéologiques, ayant une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de l'histoire, de l'esthétique, de l'ethnologie ou de l'anthropologie.

La Convention divise également le patrimoine naturel en trois catégories. La première regroupe les monuments naturels — qui sont constitués de structures physiques et biologiques ou de groupes de telles structures — ayant une valeur universelle exceptionnelle d'un point de vue esthétique ou scientifique. La deuxième catégorie comprend les structures géologiques et physiographiques constituant des habitats pour des espèces animales et végétales menacées et des zones strictement délimitées, qui ont une valeur universelle exceptionnelle d'un point de vue scientifique ou de conservation. La dernière catégorie concerne les sites naturels ou les zones naturelles strictement délimitées, qui ont une valeur universelle exceptionnelle du point de vue de la science, de la conservation ou de la beauté naturelle⁶²³.

⁶²¹ CHOAY, Françoise. *L'Allégorie du patrimoine*. Nouv. éd. rev. et corr Édition. Paris : Seuil, 19 septembre 1996, p. 9.

⁶²² *Recommandation concernant la protection sur le plan national du patrimoine culturel et naturel* [en ligne]. 1972 [Consulté le 28 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : http://portal.unesco.org/fr/ev.php-URL_ID=13087&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html.

⁶²³ *Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel* [en ligne]. 16 novembre 1972. [Consulté le 27 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://whc.unesco.org/fr/conventiontexte/>.

Sur cette base, une nouvelle convention a été signée à Grenade en 1985 concernant la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe ; elle donne une définition détaillée du patrimoine architectural⁶²⁴.

1.1.3 Valeurs et patrimonialisation

La patrimonialisation est un processus dans lequel la communauté reconnaît comme patrimoine les productions de sa culture héritées des générations précédentes ou produites par les générations actuelles, et considérées comme transmises aux générations futures. La patrimonialisation est définie par Vincent Veschambre comme un processus de réinvestissement et de revalorisation d'espaces désaffectés⁶²⁵. Elle fait partie, pour Emmanuel Amougou *et al.*, des notions savantes sur la question du patrimoine, dont elles ont affiné les contours⁶²⁶. Ainsi, pour qu'un bien ou un savoir soit considéré comme un patrimoine, il doit répondre à des normes et à des critères, dont des « valeurs »⁶²⁷.

Aloïs Riegl et ses collègues, dans *Le culte moderne des monuments : sa nature et ses origines*, évoquent les valeurs de remémoration et des valeurs de contemporanéité⁶²⁸. Dans les valeurs de remémoration, on retrouve d'abord la valeur d'ancienneté, facilement reconnaissable, car liée à l'aspect extérieur suranné du monument. La valeur historique réside dans le fait que le monument représente une étape particulière, spécifique en quelque sorte, dans le développement d'un champ de production artistique. La valeur de remémoration intentionnelle revendique l'inaltérabilité, le présent devenant moment éternel, un état incessant de création. Dans les valeurs de contemporanéité, on trouve : la valeur d'usage selon laquelle un bâtiment ancien en usage aujourd'hui doit être maintenu dans un état tel que des personnes puissent y être accueillies ; la valeur artistique, résultat d'une valeur de nouveauté et d'une valeur artistique relative.

Un objet architectural peut être considéré comme un élément patrimonial s'il présente un caractère patrimonial par rapport à sa valeur esthétique, sa technique de construction ou son lien avec l'histoire. Pour Françoise Choay et Alain Bourdin, toute revendication patrimoniale

⁶²⁴ Convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe (Grenade, 1985). Dans : *Culture et Patrimoine culturel* [en ligne].1985. [Consulté le 28 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.coe.int/fr/web/culture-and-heritage/granada-convention>.

⁶²⁵ VESCHAMBRE, Vincent. Le processus de patrimonialisation : revalorisation, appropriation et marquage de l'espace. *Vox geographica*. 2007, p. 5.

⁶²⁶ AMOUGOU, Emmanuel, CHADOIN, Olivier, GUROV, Radian, et al. *La Question patrimoniale: De la « patrimonialisation » à l'examen des situations concrètes*. Paris : Éditions L'Harmattan, 1 juin 2004, p. 23.

⁶²⁷ VESCHAMBRE, Vincent. *Op.cit.*, p. 6.

⁶²⁸ RIEGL, Aloïs, DUMONT, Matthieu et LOCHMANN, Arthur. *Le culte moderne des monuments : sa nature et ses origines*. Paris : Éditions Allia, 2016.

est alors censée s'appuyer sur quatre valeurs : l'historicité, l'exemplarité, la beauté et l'identité⁶²⁹. Emmanuel Amougou et ses collègues nous alertent sur l'historicité : la production de la vérité historique apparaît intimement liée à l'objectivité de l'historien et à la question contemporaine de la scientificité de la discipline historique -écrire l'histoire. Pour que le concept de patrimonialisation prenne son sens heuristique, il faut donc que l'intérêt des individus vis-à-vis du patrimoine se construise socialement, et que le passé social et académique, voire professionnel, des chercheurs cessent d'influencer le monde de la recherche, notamment patrimoniale.⁶³⁰

Vincent Veschambre, dans un article intitulé *Le processus de patrimonialisation : revalorisation, appropriation et marquage de l'espace*, ajoute la valeur économique comme cinquième critère de patrimonialisation. « Pour qu'il y ait patrimonialisation, il ne suffit généralement pas que l'héritage ciblé ait acquis du sens pour un groupe, une collectivité et qu'il y ait une légitimation "scientifique" par les spécialistes du patrimoine ; il faut également que l'objet patrimonial puisse acquérir une valeur économique. »⁶³¹

1.1.4 Le processus de patrimonialisation

Comme cela a précédemment été évoqué, le processus de patrimonialisation passe par la reconnaissance d'une société envers une production de sa culture, héritée ou produite par la génération actuelle et jugée transmissible aux futures générations.

Le schéma suivant, publié à l'origine par Hugues François, Maud Hirczak et Nicolas Senil, est souvent utilisé pour illustrer le processus patrimonialisation. Il relie cette démarche à cinq étapes. La première, la sélection — aussi appelée « Découverte » —, tient compte des potentialités que recèle un monument. La justification suit et permet de replacer l'objet dans son contexte ; le monument sélectionné doit répondre à des critères strictement définis qui expliquent sa sélection. Puis la conservation permet de maintenir la valeur et le sens au monument ; elle recouvre des opérations de préservation, de restauration et de réhabilitation. L'exposition, ou mise en exposition, regroupe les moyens mis en œuvre pour présenter le bien au public ; elle lui offre ainsi une reconnaissance sociale. Enfin, la valorisation provient de l'exposition du patrimoine qui lui apporte une valeur supérieure à celle initiale

⁶²⁹ Le sociologue et urbaniste Alain Bourdin est professeur à l'École d'urbanisme de Paris.

⁶³⁰ AMOUGOU, Emmanuel, CHADOIN, Olivier, GUROV, Radian, et al. *Op.cit.* p. 20-22.

⁶³¹ VESCHAMBRE, Vincent. *Op.cit.*, p. 3.

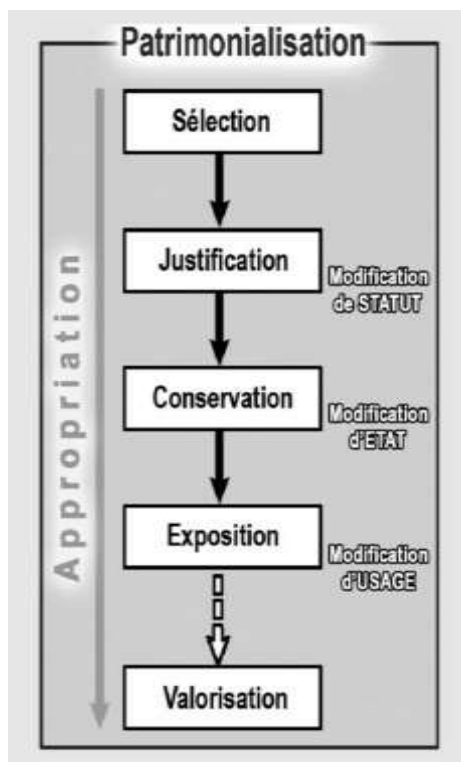


Figure 314 : Processus de patrimonialisation, schéma empreinte de François, H., Hirczak, M. & Senil, N. (2006). *Territoire et patrimoine*⁶³²

Selon Emmanuel Amougou et ses collaborateurs, la patrimonialisation est définie comme « un processus social par lequel les agents sociaux légitimes entendent, par leurs actions réciproques, conférer à un objet, à un espace (architectural, urbanistique ou paysager) ou à une pratique sociale (langue, rite, mythe, etc.) un ensemble de propriétés ou de “valeurs” reconnues et partagées d’abord par les agents légitimés et ensuite transmises à l’ensemble des individus au travers des mécanismes d’institutionnalisation, individuels ou collectifs, nécessaires à leur préservation. »⁶³³

⁶³²FRANÇOIS, Hugues, HIRCZAK, Maud et SENIL, Nicolas. Territoire et patrimoine : la co-construction d’une dynamique et de ses ressources. *Revue d’Économie Régionale Urbaine*. 2006, Vol. décembre, n° 5, p. 683-700.

⁶³³ AMOUGOU, Emmanuel, CHADOIN, Olivier, GUROV, Radian, et al. *Op.cit.*, p. 25.

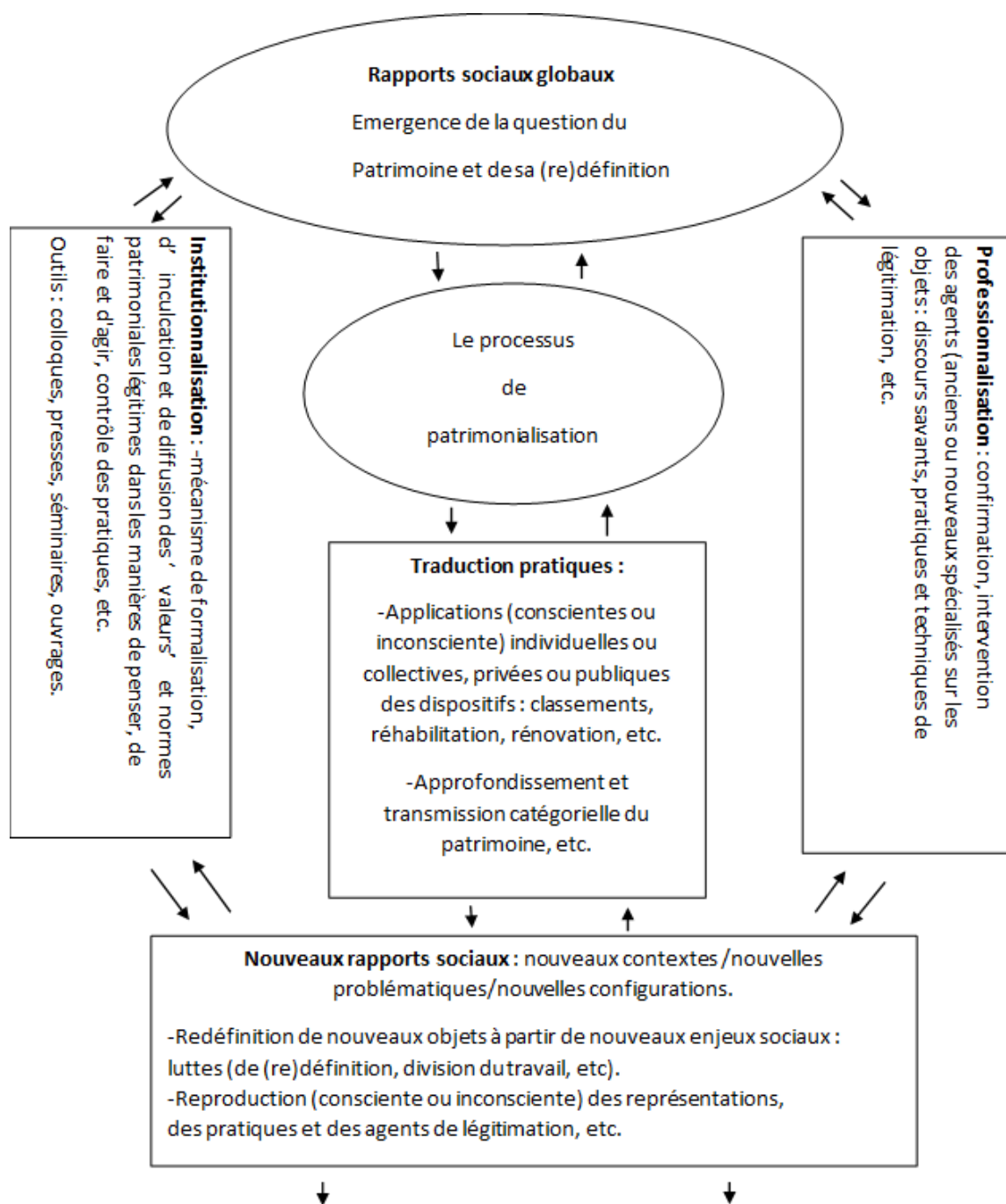


Figure 315 : Processus de patrimonialisation, selon Emmanuel Amougou et al.⁶³⁴

D'après ce schéma, il apparaît que le processus de patrimonialisation ne peut se limiter aux seules situations pratiques observables, pas plus qu'aux procédures et dispositifs officiels ou privés. Ce schéma exprime la complexité sociale à laquelle renvoie un processus de patrimonialisation. La patrimonialisation fournit non seulement une légitimité aux objets, mais elle définit et diffuse aussi des catégories sociales par lesquels les modes de contrôle social

⁶³⁴ *Ibid.*, p. 27.

permettent le renforcement et la reproduction des positions sociales ainsi que la domination de ces catégories.

1.2 Les textes fondateurs relatifs au patrimoine ferroviaire

La prise en compte formelle du patrimoine industriel, dont fait partiellement partie le patrimoine ferroviaire, a évolué depuis ses racines fondatrices en 1931 dans la charte d'Athènes relative à la protection des monuments historiques jusqu'à la charte Nizhny Tagil pour le patrimoine industriel de juillet 2003⁶³⁵. Nous revenons chronologiquement sur les textes marquants en commençant par une loi belge qui a précédé de quelques mois la charte d'Athènes.

1.1.1 La loi de 1931 en Belgique

La loi belge du 7 août 1931 sur la conservation des monuments et des sites instaure la première vraie législation en matière de protection patrimoniale ; les critères de classement des sites et monuments étaient alors historiques, artistiques et scientifiques⁶³⁶. Cette loi a offert la possibilité de protéger légalement les monuments et les vestiges industriels et techniques. Ainsi, le fourneau du Saint-Michel, un lieu-dit de la ville belge de Saint-Hubert situé en Région wallonne classé en 1950.

1.1.1 La charte d'Athènes de 1931

La charte d'Athènes pour la restauration des monuments historiques, datant de 1931, est la première charte internationale consacrée à la conservation du patrimoine et à la protection des monuments. Elle était destinée aux monuments historiques, pour lesquelles elle a introduit les notions de monument majeur isolé et de bâtiment mineur du passé.

La charte d'Athènes a fourni la première formulation de principes de base de la protection des monuments historiques comme l'authenticité. Ce principe fondamental signifie que la restauration doit obéir à la vérité archéologique, rechercher une réalité historique indiscutable, et respecter l'apport continu du temps. Ce dernier point nous invite à retenir l'expérience de vie de ses sites historiques comme guide à la restauration.

⁶³⁵ *La Charte d'Athènes pour la Restauration des Monuments Historiques - 1931 - International Council on Monuments and Sites* [en ligne]. 1931. [Consulté le 27 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.icomos.org/fr/chartes-et-normes/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/425-la-charte-dathenes-pour-la-restauration-des-monuments-historiques-1931>.

Charte Nizhny Tagil pour Le Patrimoine Industriel / Juillet, 2003. 2003.

⁶³⁶ LA COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS, SITES ET FOUILLES. *Les grandes étapes de l'évolution de la matière patrimoniale depuis la création de la Belgique à nos jours* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 6 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.crmsf.be/fr/patrimoine/historique>.

On peut noter qu'à cette époque le patrimoine ferroviaire avait à peine un siècle d'existence ; sa préservation n'était pas une priorité.

1.1.2 La loi Malraux de 1962 en France

La loi dite « Malraux » a été adoptée en France au début des années 1960, alors qu'à la fin des années 1950 la politique française était de raser les quartiers anciens délabrés⁶³⁷. Cette loi relative à la conservation et l'aménagement des zones urbaines historiques inclut les sites classés et leurs abords, lesquels sont appelés « secteurs sauvegardés »⁶³⁸. La loi Malraux prévoit l'élaboration de plans de sauvegarde et de mise en valeur des quartiers urbains anciens, qui sont considérés comme l'image des villes.

Plusieurs gares ferroviaires importantes se sont vues épargnées malheureusement de cette protection ; nous pouvons notamment citer les grandes gares parisiennes, les gares de Versailles (Versailles-Chantiers, Versailles-Rive-Droite et Versailles-Château-Rive-Gauche), la gare de Bordeaux Saint-Jean et la gare de Montpellier Saint-Roch.

⁶³⁷ *Présentation du projet de loi complétant la législation sur la protection du patrimoine historique et esthétique de la France et tendant à faciliter la restauration* [en ligne]. 1962. [Consulté le 7 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : https://www.assemblee-nationale.fr/histoire/andre-malraux/discours/malraux_23juil1962.asp.

⁶³⁸ *Ibid.*

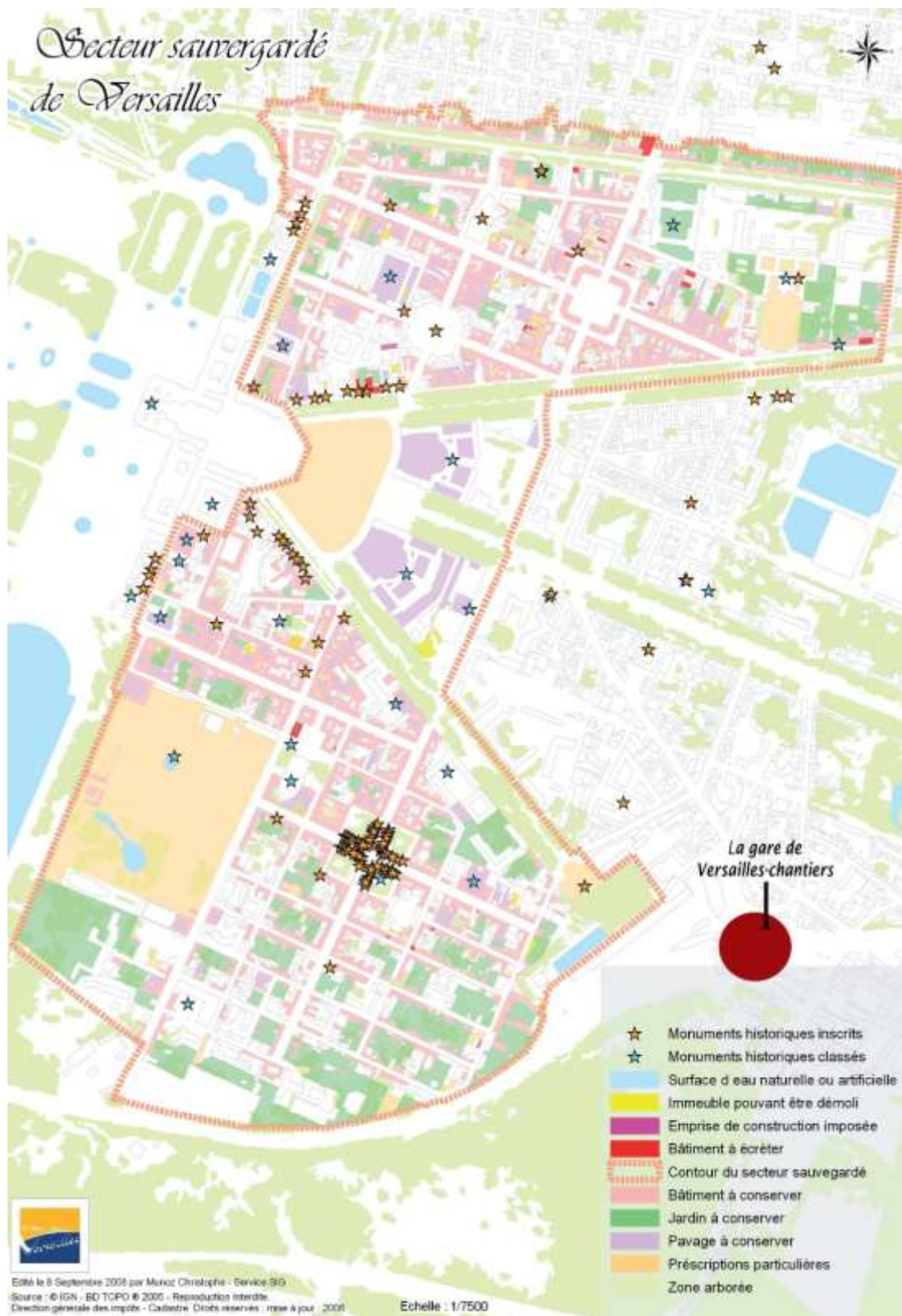


Figure 316 : Le secteur sauvegardé de la ville de Versailles et la gare Versailles-Chantiers⁶³⁹

⁶³⁹ La gare de Versailles-chantiers, fond de carte : MUNOZ, Christophe. *Esri France - Systèmes d'information géographique (SIG) et cartographique, solutions, services, apps cartographiques, contenus - Mission, Vision, Engagement* [en ligne]. 2008. [Consulté le 6 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : https://www.esrifrance.fr/esri_france.aspx.



Figure 317 : Le secteur sauvegardé de la ville de Rennes⁶⁴⁰

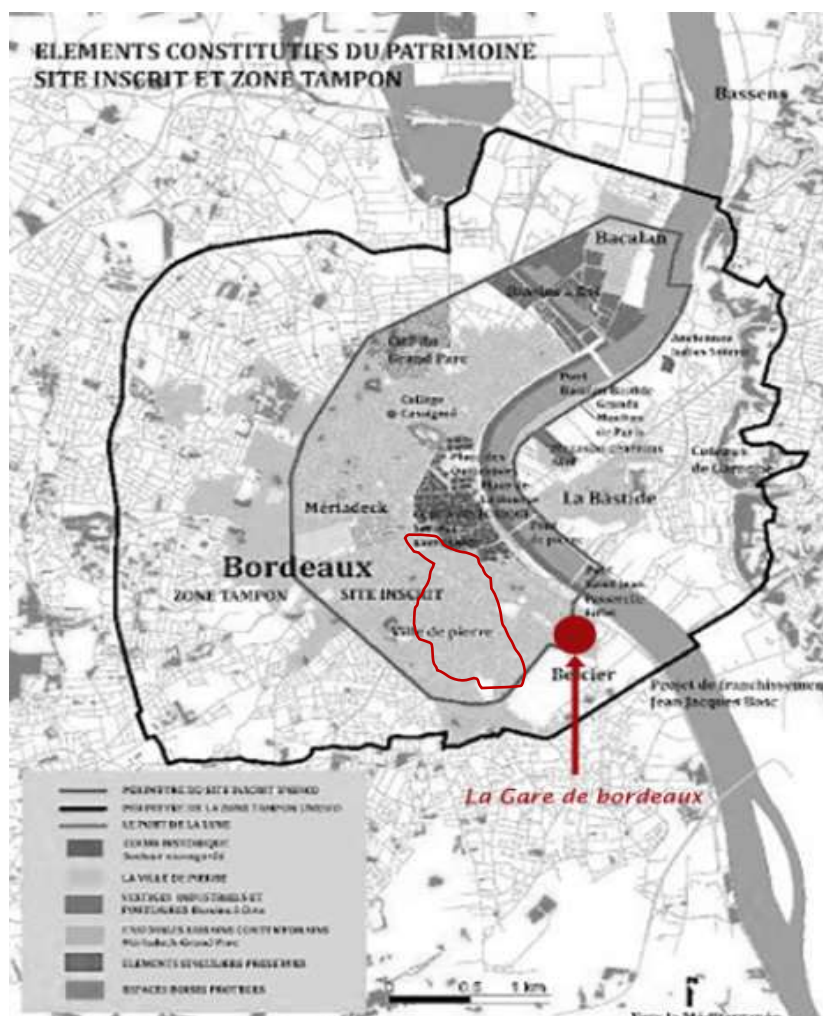


Figure 318 : Le secteur sauvegardé de la ville de Bordeaux et la gare Saint-Jean⁶⁴¹

⁶⁴⁰ CHMURA, Sophie. *Le Secteur Sauvegardé de la ville de Rennes : l'habitat urbain du Moyen-Âge à la Révolution* [en ligne]. Mémoire de D.E.A. Rennes : l'Université de Rennes 2, 2003. [Consulté le 6 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://patrimoine2rennes.monsite-orange.fr/page-5404c982b6d27.html>.

⁶⁴¹ Fond de carte : *Le Secteur Sauvegardé de Bordeaux et la Loi Malraux* / [en ligne]. 2017. [Consulté le 6 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.loi-malraux.eu/secteur-sauvegarde-malraux-bordeaux.html>.

1.1.3 La charte de Venise de 1964

La charte de Venise pour la conservation et la restauration des monuments et des sites a représenté une référence fondamentale pour les politiques de conservation à l'échelle internationale⁶⁴². Avec cette charte de 1964 qui annonçait la prise en charge des éléments naturels, le patrimoine n'était plus restreint aux monuments historiques et à leur secteur de sauvegarde, il intégrait le patrimoine rural. La définition d'un patrimoine ferroviaire n'était toujours pas à l'ordre du jour.

1.1.4 La convention internationale de 1972 de l'UNESCO :

La Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel a été adoptée par l'UNESCO le 16 novembre 1972. Elle a élargi le concept de patrimoine commun au patrimoine universel et a permis de proposer les trois catégories de conservations citées dans son titre, sans pour autant citer la notion de patrimoine industriel et encore moins ferroviaire⁶⁴³.

1.1.5 La charte de Washington de 1987

La charte internationale pour la sauvegarde des villes historiques, dite « charte de Washington 1987 », a défini les principes, les objectifs, les méthodes et les instruments d'action pour protéger la qualité des villes historiques, favoriser l'harmonie de la vie individuelle et sociale, et perpétuer tous les biens, même modestes, qui composent la mémoire de l'humanité⁶⁴⁴.

Il n'était toujours pas temps de parler de patrimoine ferroviaire ni même de patrimoine industriel à l'échelle internationale, malgré les nombreuses tentatives depuis près d'un demi-siècle de préservation de ce patrimoine à l'échelle régionale ou nationale.

1.1.6 La charte Nizhny Tagil de 2003

Il a fallu attendre juillet 2003 et la charte Nizhny-Tagil pour le patrimoine ferroviaire-identifié ici sous la notion du patrimoine industriel- soient définies les composantes culturelles et industrielles de ce patrimoine⁶⁴⁵. Il comprend des biens meubles et immeubles : « *bâtiments*

⁶⁴² *Organismes, chartes et recommandations internationales* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 7 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.culture.gouv.fr/Thematiques/Conservation-restauration/Principes-et-methodes/Organismes-chartes-et-recommandations-internationales>.

⁶⁴³ *Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel* [en ligne]. 16 novembre 1972. [Consulté le 27 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://whc.unesco.org/fr/conventiontexte/>.

⁶⁴⁴ *Charte de Washington pour la sauvegarde des villes historiques* [en ligne]. octobre 1987. [Consulté le 7 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://anabf.org/nos-actions/textes-de-reference/charte-de-washington-pour-la-sauvegarde-des-villes-historiques>.

⁶⁴⁵ *Charte Nizhny Tagil pour Le Patrimoine Industriel / Juillet, 2003*. 2003.

et machines, ateliers, usines, mines et sites de traitement et de raffinage, entrepôts et magasins, centres de production et de transport d'énergie, structures et infrastructures de transport », ainsi que des lieux d'activités sociales liées à l'industrie. En 2005, le patrimoine industriel est défini par Garcia Dorel-Ferré comme « un champ de la connaissance historique qui associe l'étude du bâtiment, le milieu géographique et humain, les processus techniques de la production, les conditions de travail, les savoir-faire, les rapports sociaux, les modes de vie et les expressions culturelles »⁶⁴⁶.

Nous pouvons donc définir le patrimoine ferroviaire comme le témoin d'activités qui ont eu lieu et qui ont encore de profondes conséquences. Les raisons de protéger le patrimoine ferroviaire reposent sur la valeur universelle de ces traces. Le patrimoine ferroviaire a ainsi une valeur sociale qui peut redonner du sens à la vie des hommes et des femmes ordinaires en leur donnant un important sentiment d'identité et d'appartenance. Lorsqu'on se réfère à l'histoire ferroviaire, de l'ingénierie ou de l'architecture, on s'aperçoit que le patrimoine ferroviaire a aussi une valeur scientifique et technique. Il est également porteur d'une valeur esthétique, par la qualité de son architecture et de sa conception.

2. Les politiques de gestion du patrimoine national en Algérie et en Europe

Afin de préserver et de transmettre son histoire, chaque pays a introduit dans le passé, et encore aujourd'hui, des textes réglementant la protection de son patrimoine qui, par une acception de plus en plus large du terme, inclut aujourd'hui tout autant les bâtiments anciens que les rites et rituels. Ainsi, la protection du patrimoine diverge d'un continent à l'autre, d'un pays à l'autre, parfois d'une fédération à une autre, ou même d'une ville à une autre, tout en respectant le cadre réglementaire de niveau supérieur (législation nationale, législation européenne pour les membres de l'Union européenne, par exemple).

La prise en charge du patrimoine en Algérie est passée par deux périodes importantes, la première concerne la période coloniale (1830-1962) et la deuxième, la période post indépendance (1962 à nos jours). Pour nous aider à comprendre les outils (réglementations et procédures) et la manière dont le patrimoine est géré en Algérie, nous nous devons de connaître ce qu'il en est dans d'autres pays que nous avons sélectionnés en Europe. En effet, le continent

⁶⁴⁶DOREL-FERRÉ, Gracia. *Atlas du patrimoine industriel de Champagne-Ardenne : les racines de la modernité*. Reims : CRDP de Champagne-Ardenne, 2005, p. 4.

européen a souvent été à l'origine de diverses initiatives dans le domaine de la protection du patrimoine, en particulier du patrimoine industriel. Plusieurs pays européens ayant été les acteurs principaux de la révolution industrielle, ils ont à gérer un héritage de cette période très importante⁶⁴⁷. Il faut à ce propos noter la spécificité du patrimoine ferroviaire. Si les délocalisations et la désindustrialisation ont mis en péril plusieurs bâtiments industriels désaffectés, les bâtiments du patrimoine ferroviaire — lequel fait partiellement partie du patrimoine industriel — ont généralement été moins concernés ; des gares continuent de remplir leur fonction première de transport de voyageurs et de marchandises. Ainsi, la valeur d'usage du patrimoine ferroviaire permet de le préserver une grande partie.

Aussi, après avoir abordé la gestion du patrimoine en Algérie, nous ferons un point sur les mesures de protection du patrimoine développées : en France, car la plupart des mesures et des textes algériens s'en inspirent ; au Royaume-Uni, qui est le pays pionnier dans la protection du patrimoine ; en Allemagne, car c'est un pays au patrimoine ferroviaire important ; en Italie et en Espagne, pour la richesse et la diversité de leurs parcs patrimoniaux et les liens historiques communs avec l'Algérie de ces deux pays du pourtour méditerranéens.

2.1 L'évolution de la politique patrimoniale en Algérie

Pour comprendre l'évolution politique patrimoniale en Algérie, nous procédons comme suit. Comprendre la politique du patrimoine à l'époque coloniale puis à l'époque postcoloniale. Nous concluons cette section en examinant comment le patrimoine culturel est actuellement pris en charge en Algérie.

2.1.1 La politique patrimoniale durant la période coloniale

Durant la période coloniale, qui s'étend de 1830 à 1962, la législation française métropolitaine en matière de protection des sites et monuments historiques s'appliquait à la colonie algérienne⁶⁴⁸. La politique française concernant la protection et sauvegarde du patrimoine en Algérie était alors limitée aux éléments, monuments et sites, qui pouvaient justifier et servir la présence du colonisateur européen sur les terres de l'Algérie, à savoir

⁶⁴⁷ Le patrimoine industriel comprend l'ensemble des témoignages matériels (paysages, sites de production tels usines, ateliers, moulins, gares, ateliers, documents, machines, outils, locomotives, etc.) et immatériels (savoir-faire) des processus de production industrielle.

⁶⁴⁸ *Légifrance - Publications officielles - Journal officiel - JORF n° 0107 du 04/05/1930* [en ligne]. [Consulté le 8 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.legifrance.gouv.fr/download/securePrint?token=f073wqqniUOPxpCpbQth>.

principalement les ruines romaines⁶⁴⁹. Cela a conduit à exclure du champ de la protection patrimoniale tout un pan de l'histoire du pays ; plusieurs sites et monuments berbères, arabes, ou datant de l'époque ottomane ont été détruits, niant ainsi toute autre culture locale autre que romaine⁶⁵⁰.

À partir de 1840, la période a été marquée par le développement des instruments et des outils pour la discipline d'archéologie. Amable Ravoisié développa un travail systématique méthodique d'identification, de description et d'analyse des vestiges en Algérie⁶⁵¹. En 1845, Ludovic Vitet de la Commission des monuments historiques proposa de s'appuyer sur les travaux de Ravoisié pour élaborer le premier classement des monuments algériens ; ce classement devint le premier instrument de protection des monuments en Algérie⁶⁵². Ultérieurement, le poste d'architecte des monuments historiques a été créé.

L'ensemble de travaux d'investigations réalisés pendant une durée de vingt ans a donné naissance au premier *Atlas archéologique de l'Algérie*, qui ne contenait donc que des vestiges romains⁶⁵³. Au cours de cette période, plusieurs architectes de renommée internationale ont réalisé des chefs-d'œuvre en Algérie, à l'image de Le Corbusier, Albert Ballu, Fernand Pouillon, etc.

2.1.2 La politique patrimoniale après l'indépendance

La politique algérienne relative au patrimoine durant la période postcoloniale est caractérisée par deux périodes. Après l'indépendance, la législation française de protection du patrimoine fut appliquée en Algérie sans être mise à jour pendant trente-six ans, jusqu'à l'adoption de la loi du 15 juin 1998 connue comme la loi 98.04.

À l'indépendance, l'Algérie a donc reconduit la législation française relative à la protection des sites et monuments historiques avec la loi 62-157 du 3 décembre 1962 après

⁶⁴⁹ BOUTABBA, Hynda, FARHI, Abdallah, MILI, Mohamed, et al. Le patrimoine architectural colonial dans la région du Hodna, un héritage en voie de disparition. Cas de la ville de M'sila en Algérie. *Le carnet de l'IRMC*. 2014, p. 269-295.

⁶⁵⁰ *Ibid.*,

⁶⁵¹ L'architecte et archéologue français Bonaventure-Amable Ravoisié (1801-1867) a été le premier à faire des relevés de monuments en Afrique.

OULEBSIR, Nabila. *Op.cit.* p. 48.

⁶⁵² Louis, dit Ludovic, Vitet (1802-1873) était un homme politique et écrivain français. Il a été inspecteur général des monuments historiques.

OULEBSIR, Nabila. *Op.cit.* p. 98.

⁶⁵³ STÉPHANE, Gsell. *Atlas archéologique de l'Algérie ; Edition spéciale des cartes au 200.000e du Service Géographique de l'Armée avec un texte explicatif*. Alger ; Paris : Adolphe Jourdan ; Fontemoing & Cie, 1911. [Consulté le 8 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : http://bibliotheque-numerique.inha.fr/idurl/1/21113.0620_doucet_GG_Atlas_Algerie.pdf.

avoir supprimé les dispositions allant à l'encontre de la souveraineté nationale⁶⁵⁴. Cette loi a été complétée en 1967 par l'ordonnance 67-281 relative aux fouilles et à la protection des sites et des monuments historiques et naturels⁶⁵⁵. Cette législation a créé une tutelle passive sur les sites archéologiques en préconisant deux modes de protection : l'inventaire et le classement. Elle a adopté en parallèle deux procédures : l'expropriation par cause d'utilité publique et le droit de préemption de l'État.

En 1998, la loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel est venue modifier la précédente législation. Elle présente la tutelle patrimoniale à travers des catégories distinctes : biens culturels, monuments, sites archéologiques, et ensembles urbains ou ruraux.

Cet acte législatif, en tant que loi, permet d'édicter les principes généraux de la préservation du patrimoine culturel en Algérie et de fixer les conditions de sa mise en œuvre. Elle remplace et abroge toutes les dispositions concernant la fouille et la protection des sites et des monuments historiques et naturels de l'ancien décret 67-281 du 20 décembre 1967. La loi 98-04 est une loi organisatrice, car elle porte notamment sur le fonctionnement et l'organisation des pouvoirs publics. Elle constitue aussi une loi de programme qui détermine les objectifs de l'action économique et sociale de l'État et les objectifs de l'aménagement du territoire correspondant.

L'élément clé, à notre sens, de cette loi reste l'apparition de la notion de bien culturel qui regroupe les biens culturels immobiliers, les biens culturels mobiliers et les biens culturels immatériels.

2.1.3 Le système actuel de protection du patrimoine culturel en Algérie

La loi n° 98-04 du 15 juin 1998 prévoit trois dispositifs de protection du patrimoine culturel qui sont : l'inscription sur l'inventaire supplémentaire qui est considérée comme mesure de protection primaire et provisoire pouvant être une procédure d'urgence ; la procédure de classement qui est une mesure de protection définitive ; la création de secteurs sauvegardés, lesquels sont ainsi dotés d'un plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur.

⁶⁵⁴ OULEBSIR, Nabila. *Op.cit.* p. 306.

⁶⁵⁵ *Ordonnance 1967 - fouilles et sites naturels.pdf* [en ligne].1968. [Consulté le 8 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://geoheritage-iugs.mnhn.fr/international/Algeria/ordonnance%201967%20-%20fouilles%20et%20sites%20naturels.pdf>.

Quatre autorités ont en charge la protection du patrimoine : le ministère chargé de la Culture, le wali, les collectivités locales et la Commission nationale des biens culturels⁶⁵⁶. Toute personne peut saisir ces autorités. Les demandes d'enregistrement pour l'inscription ou le classement sont à déposer, selon le cas, au niveau de la wilaya ou au niveau du ministère de la Culture.

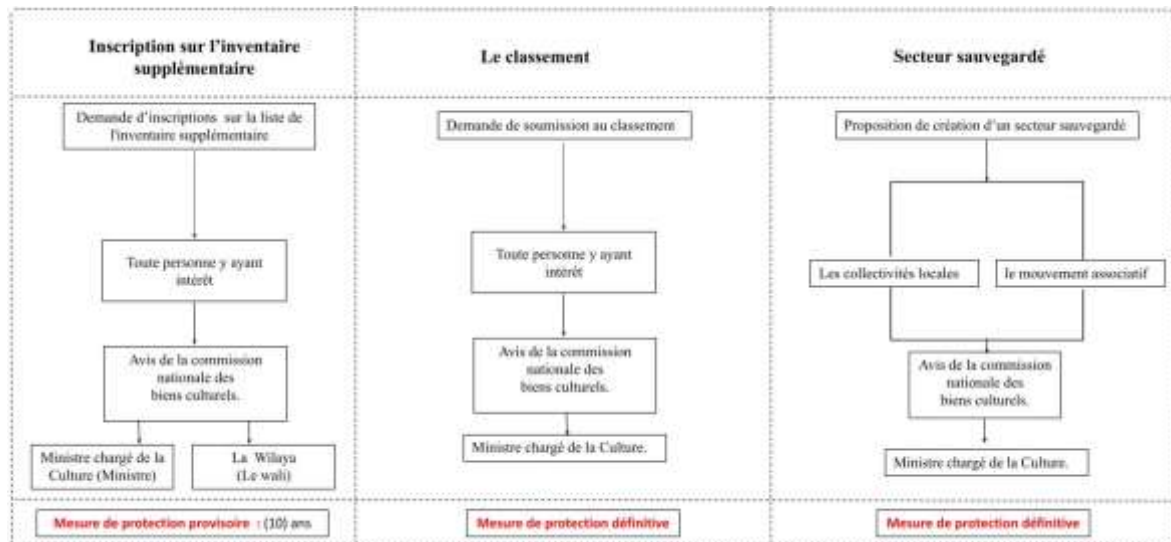


Figure 319 : Procédures d'inscription, de classement et pour les secteurs sauvegardés⁶⁵⁷

Le dispositif de protection des biens culturels prévoit toute une série de mesures. Ainsi, l'inscription sur une liste d'inventaire supplémentaire confère aux titulaires, publics ou privés, la responsabilité de l'entretien et de la garde des biens culturels mobiliers. Les propriétaires d'un bien inscrit doivent saisir le ministre de la Culture de tout projet de modification substantielle qui aurait pour conséquence d'enlever, de faire disparaître ou de supprimer les éléments qui ont permis son inscription sur le registre supplémentaire et qui risquent ainsi de porter atteinte à l'intérêt qui en a justifié la préservation⁶⁵⁸. Les propriétaires doivent avoir l'autorisation du ministre de la Culture pour tous travaux de conservation, de restauration, remise en état, ajouts, modifications d'urbanisme sur les sites historiques proposés au classement ou déjà classés ou sur l'immobilier dans une zone protégée. Il est interdit de diviser, de partager ou de subdiviser les monuments historiques classés ou proposés au classement, sauf autorisation préalable du ministre chargé de la Culture après avis de la Commission nationale des biens culturels.

⁶⁵⁶ Le wali est un haut fonctionnaire dont la fonction est définie par la constitution algérienne. Il est la représentation de l'État au niveau d'une wilaya et l'équivalent d'un préfet en France.

⁶⁵⁷ Travail personnel depuis la loi 98-04.

⁶⁵⁸ Loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel. 1998, p. 24.

En Algérie, le classement n'ouvre droit à aucune indemnité au profit du détenteur public ou privé et l'inscription sur la liste de l'inventaire supplémentaire met à la charge des détenteurs, personnes publiques ou privées, une obligation d'entretien et de garde du bien culturel mobilier ; seule l'assistance technique des services spécialisés du ministère chargé de la Culture est proposée. Toutefois, les propriétaires privés des biens culturels immobiliers sur lesquels sont entreprises des opérations de sauvegarde, de restauration, de réhabilitation, de conservation et de mise en valeur peuvent bénéficier, pour les travaux, d'aides financières directes ou indirectes de l'État.

Enfin, d'une application plus générale, la loi n° 98-04 du 15 juin 1998 a formulé des entendements concernant le droit public et privé, à savoir l'acquisition amiable, l'acte de donation, l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'exercice du droit de préemption. Ainsi, par intérêt d'utilité publique décidée par l'État et pour en garantir la protection et la sauvegarde, les biens culturels immobiliers classés ou proposés au classement peuvent être l'objet d'une expropriation. Il peut y avoir recours à l'exercice du droit de préemption par l'État, à titre onéreux, pour toute forme d'aliénation d'un bien culturel immobilier, quel que soit le régime de protection dont il bénéficie.

Ci-après un tableau permettant une lecture synthétique du système de protection du patrimoine en Algérie et de ses acteurs principaux.

Tableau 3 : Système de protection du patrimoine en Algérie⁶⁵⁹

<i>L'Algérie</i>		
Système de protection	Lois	Autorités
l'inscription sur l'inventaire supplémentaire	Loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel	Le ministère chargé de la Culture
		Le Wali
Collectivités locales		
L'initiative de toute personne ayant intérêt		
La commission nationale des biens culturels		
La commission des biens culturels de la wilaya		
Le classement		
la création d'un secteur sauvegardés		

⁶⁵⁹ Travail personnel depuis la loi 98-04.

2.2 Les systèmes actuels de protection du patrimoine industriel et ferroviaire en Europe

Cette partie est proposée afin de comparer la législation algérienne actuelle à ce qui se fait en Europe. Elle sera restreinte à la protection des monuments historiques.

2.2.1 Le cas de France, pays dont l'Algérie s'est inspirée pour ses textes

Le patrimoine en France est protégé par le Code du patrimoine, qui regroupe l'ensemble des dispositifs de droit français nécessaires à sa préservation, et plus spécifiquement par les textes du titre II (Monuments historiques) du livre VI (Monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables et qualité architecturale)⁶⁶⁰.

Un patrimoine peut être protégé par un des quatre dispositifs disponibles : il peut être classé comme monument historique, ou être inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, il peut aussi se trouver dans un secteur sauvegardé, ou dans une aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP)⁶⁶¹. La reconnaissance de son statut passe par : les autorités administratives, le Conseil de l'État, la Commission nationale des monuments historiques et le conseil municipal de la ville d'implantation.

Ces dispositifs assurent aux biens une protection différente selon le statut, le classement étant le niveau le plus élevé. Les immeubles classés ou inscrits au titre des monuments historiques ne peuvent être ni détruits ou déplacés, même en partie, ni faire l'objet d'aucun travail de restauration ou de modification, sans l'autorisation de l'autorité administrative. Pour la réparation, l'autorisation n'est nécessaire que pour bâtiments classés. Les travaux, sauf entretien et réparation ordinaire, sur les édifices inscrits sont soumis à permis de construire. Les travaux sur les édifices classés, à l'exception des travaux d'entretien, sont soumis aux dispositions du Code du patrimoine. Les travaux sur les immeubles sont exécutés sous le contrôle scientifique et technique des services de l'État chargés des monuments historiques classés d'une part ou inscrits d'autre part⁶⁶². L'autorité administrative est autorisée à subventionner partiellement les dépenses liées aux travaux d'entretien et de réparation que nécessite la conservation.

⁶⁶⁰ *TITRE II : MONUMENTS HISTORIQUES (Articles L621-1 à L623-1) - Légifrance* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 7 novembre 2021]. Disponible à l'adresse :

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074236/LEGISCTA000006144118/.

⁶⁶¹ Les aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) sont des zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

⁶⁶² *TITRE II : MONUMENTS HISTORIQUES (Articles L621-1 à L623-1) - Légifrance* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 7 novembre 2021]. Disponible à l'adresse :

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074236/LEGISCTA000006144118/.

Dans le cas des bâtiments des secteurs sauvegardés et des AVAP, la démolition, l'enlèvement ou l'altération sont interdits, sauf dans le cas d'aménagements publics ou privés imposés par l'autorité administrative. Les travaux de modifications sont soumis à un permis de construire ou à déclaration, après accord de l'architecte des bâtiments de France⁶⁶³.

Le tableau ci-après permet une lecture synthétique du système de protection du patrimoine en France et de ses acteurs principaux.

Tableau 4 : Système de protection du patrimoine en France⁶⁶⁴

<i>La France</i>		
Système de protection	Lois	Autorités
Classement d'un immeuble en monument historique	Articles L.621-1 à L.621-22 du code du patrimoine	Conseil de l'état
		Les autorités administratives
Inscription u titre de monument historique	Articles L.621-1 à L.621-22 du code du patrimoine	Conseil de l'état
		Les autorités administratives
Secteurs sauvegardés et aires de mise en valeur d'architecture et du patrimoine	Articles L.621-1 à L.621-22 du code du patrimoine. L313-1 à L313-3 et L313-11 à L313-15 du code de l'urbanisme.	Les communes / Conseil municipaux
		établissements publics de coopération intercommunales

2.2.2 Le cas de l'Allemagne, pays avec un important patrimoine ferroviaire

Conformément à l'article 30 de la Loi fondamentale de la République fédérale allemande, toute juridiction non expressément accordée est soumise aux États fédéraux (*länder*). C'est le cas de la politique de sauvegarde du patrimoine⁶⁶⁵.

Deux systèmes de protection de monuments existent en Allemagne : le premier, non automatique, nécessite une déclaration de l'autorité compétente pour qu'un bien soit protégé ; le second est une protection juridique générale, selon laquelle tout monument répondant à la définition légale de « bien culturel » est automatiquement protégé en tant que tel⁶⁶⁶. Les lois

⁶⁶³BLANDIN, Marie-Christine. *Note sur Les lois relatives à la protection des monuments historiques. Allemagne – Espagne – Italie – Royaume-Uni (Angleterre)*. 2014, p. 12.

⁶⁶⁴ Travail personnel. Sources pour les informations : BLANDIN, Mme Marie-Christine. *Note sur Les lois relatives à la protection des monuments historiques. Allemagne – Espagne – Italie – Royaume-Uni (Angleterre)*. [s. d.], p. 5-12.

⁶⁶⁵ BLANDIN, Mme Marie-Christine. *Op.cit.*, p. 15.

⁶⁶⁶ *Ibid.*, p. 21.

relatives à la protection du patrimoine culturel, qui définissent le régime choisi, sont adoptées par chaque *land*⁶⁶⁷.

Les deux dispositifs sont gérés par trois autorités différentes selon l'importance du bien : les autorités les plus hautes regroupent les ministres compétents en matière de protection du patrimoine ; les autorités intermédiaires représentent la division territoriale administrative ; les autorités inférieures sont les communes ou les communautés de communes⁶⁶⁸.

Il existe les mêmes mesures de protection des monuments en Allemagne qu'en France ; elles concernent l'obligation d'entretien, de réparation et de traitement approprié contre les dangers. Les monuments doivent être utilisés convenablement afin d'en garantir la conservation, et les travaux de restauration ou de modifications sont soumis à l'accord de l'autorité concernée. Cette dernière a la possibilité de subventionner les travaux et celle d'exproprier les biens. Ce sont aux communes d'établir et d'actualiser les plans de conservation des monuments, les *denkmalpflegeplan*, précisant les objectifs et les impératifs liés à la préservation du patrimoine⁶⁶⁹.

Le tableau qui suit donne une présentation synthétique du système de protection du patrimoine en Allemagne, ainsi que de ses acteurs principaux.

Tableau 5: Système de protection du patrimoine en Allemagne⁶⁷⁰

<i>Allemagne</i>					
<i>Système de protection</i>		<i>Lois</i>		<i>Autorités/intervenants</i>	<i>Remarques</i>
La protection légale générale, en vertu de laquelle tout monument répondant à la définition légale des « biens culturels » est automatiquement protégé comme tel.	Un monument	Les lois relatives à la protection du patrimoine culturel, qui définissent le régime retenu, sont adoptées par chaque Land.	Exemple: la loi du 11 mars 1980 relative à la protection et à la conservation des monuments dans le Land de Rhénanie-du-Nord - Westphalie	Les autorités plus hautes , à savoir le ministre compétent en matière de protection du patrimoine.	La conservation des monuments est du ressort exclusif des communes et des associations de communes. Elles exercent certaines missions telles que la restauration des monuments ainsi que la surveillance de ces mesures ou le conseil technique et formulent des avis dans toutes les affaires concernant la protection et la conservation du patrimoine.
	Zones monumentales			Les autorités intermédiaires , auxquelles appartient le président de la communauté urbaine.	
	Constructions à caractère de monument			Les autorités inférieures , que sont les communes.	

⁶⁶⁷ *Ibid.*, p. 23.

⁶⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁶⁹ *Ibid.*, p. 20.

⁶⁷⁰ Travail personnel. Sources pour les informations : BLANDIN, Marie-Christine. *Note sur Les lois relatives à la protection des monuments historiques .Allemagne – Espagne – Italie – Royaume-Uni (Angleterre)*. 2014, p. 15-28.

2.2.3 Le cas de l'Espagne, pour sa proximité avec l'Algérie

En Espagne, le patrimoine est protégé par deux systèmes réglementaires : une loi d'État de portée nationale, la loi n° 16 du 25 juin 1985 sur le patrimoine historique espagnol ; des lois de portée régionales permettant aux dix-sept communautés autonomes de régir leur patrimoine de manière décentralisée. Il existe deux dispositifs de protection du patrimoine : l'inscription à l'inventaire des biens d'intérêt culturel, registre général tenu par l'administration de l'État ; l'inscription dans le catalogue général du patrimoine historique régional. Trois autorités distinctes régissent le patrimoine : l'administration de l'État, le Conseil du patrimoine historique (*Consejo del Patrimonio histórico*), l'administration des communautés autonomes et des municipalités. Quiconque envisage de vendre un bien déclaré d'intérêt culturel doit en informer l'autorité chargée de la protection. Les individus ont le droit d'exercer une forme d'autorité sur le patrimoine commun en lançant les démarches nécessaires pour sa protection.

Un ensemble de mesures permet la protection des monuments. Déjà, le Conseil du patrimoine historique a pour obligation d'intégrer le bâtiment protégé dans son plan national d'information sur le patrimoine. Ensuite, la commune doit rédiger un plan spécial de protection de la zone entourant ce monument. Les travaux doivent être exécutés après autorisation de l'administration.

Les biens appartenant au patrimoine historique espagnol sont conservés, entretenus et gardés par leurs propriétaires. Le non-respect des obligations d'entretien ainsi que le risque de destruction, de détérioration ou d'utilisation incompatible avec la nature du bien par les propriétaires constituent des motifs d'expropriation. En cas de carence du propriétaire dans l'obligation d'entretien, les pouvoirs publics peuvent ordonner les mesures nécessaires et consentir une aide récupérable. Si la conservation la plus efficace des biens concernés le justifie, les pouvoirs publics peuvent directement réaliser les travaux nécessaires.

Ci-après un tableau permettant une lecture synthétique du système de protection du patrimoine en Espagne et de ses acteurs principaux.

Tableau 6: Système de protection du patrimoine en Espagne⁶⁷¹

Espagne				
Système de protection		Lois		Autorités/intervenants
Investaire Les biens déclarés d'intérêt culturel sont inscrits dans un registre général tenu par l'administration de l'État	Reconnaissance de la qualité de « bien d'intérêt culturel » décret royal	à l'échelle nationale: la loi n° 16 du 25 juin 1985 sur le patrimoine historique espagnol.	Les dix-sept autonomes se sont en outre dotées d'une législation propre dans ce domaine Exemple : la loi autonome n° 14 du 26 novembre 2007 sur le patrimoine historique d'Andalousie, après avoir évoqué la loi nationale.	L'administration de l'État
				Le Conseil du patrimoine historique (Consejo del Patrimonio histórico)
Le catalogue général du patrimoine historique régional	Reconnaissance de la qualité de « bien d'intérêt culturel » plein plein en vertu de la loi			Les autonomes et les municipalités
				Toute personne qui constate un risque de destruction

2.2.4 Le cas de l'Italie, autre pays du pourtour méditerranéen

Le patrimoine italien *beni culturali* est protégé par le décret législatif n° 42 du 22 janvier 2004 qui prévoit deux dispositifs⁶⁷². Le premier consiste en une déclaration pour mise à l'inventaire ; le deuxième est une protection particulière indirecte. Quatre autorités sont identifiées pour la gestion de ces dispositifs : les services du ministère chargé des biens culturels, qui représente la plus haute autorité ; le chef des services déconcentrés de l'État ; les services de la région, qui jouent un rôle important dans la gestion patrimoniale ; les collectivités territoriales⁶⁷³.

Ainsi qu'en dispose le système de protection du patrimoine en Italie, les biens culturels ne peuvent pas être détruits, détériorés, endommagés, utilisés à des fins non conformes à leur caractère historique ou artistique ou de nature à porter préjudice à leur conservation. Sans l'accord du chef du service extérieur de l'État, il est interdit de procéder au prélèvement de fresques, blasons, graffitis, pierres, inscriptions et de niches, qu'ils soient exposés ou non à la

⁶⁷¹ *Ibid.*, p. 29-49.

⁶⁷² *Ibid.*, p. 51.

⁶⁷³ *Étude de législation comparée n° 247 - septembre 2014 - Les lois relatives à la protection des monuments historiques* [en ligne]. 2014. [Consulté le 7 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.senat.fr/lc/lc247/lc2473.html>.

vue du public. L'enlèvement, la démolition et l'exécution de travaux sur les biens culturels sont soumis à l'obtention d'une autorisation délivrée par le chef des services déconcentrés. La conservation du patrimoine culturel, qui passe par des mesures de prévention, d'entretien et de restauration, constitue une obligation tant pour les personnes publiques que pour les personnes privées⁶⁷⁴.

Ci-après un tableau résumant le système de protection du patrimoine en Italie et ses acteurs principaux.

Tableau 7: *Système de protection du patrimoine en Italie.*⁶⁷⁵

<i>Italie</i>			
<i>Système de protection</i>		<i>Lois</i>	<i>Autorités/intervenants</i>
« déclaration » des pouvoirs publics les biens en forme d'inventaire	Biens culturels et des biens paysagers	Décret législatif 1 n° 42 du 22 janvier 2004.	Les services du ministère chargé des biens culturels
Dispositions de protection particulière			Le chef des services déconcentrés de l'État
Protection indirecte (déterminer les distances, les mesures et les autres Règles dans leurs documents d'urbanisme)	Zones où sont situés des biens culturels		La région
			Collectivités territoriales

2.2.5 Le cas du Royaume-Uni, pays pionnier dans la protection du patrimoine

Au Royaume-Uni, les principaux textes juridiques protégeant le patrimoine sont : la loi sur les monuments anciens et les sites archéologiques de 1979, *Ancient Monuments and Archaeological Areas Act 1979* ; la loi sur la planification des bâtiments inscrits et sites à protéger de 1990, *Planning-Listed buildings and Conservation Areas Act 1990*⁶⁷⁶.

⁶⁷⁴ BLANDIN, Mme Marie-Christine. *Op.cit.*, p. 57.

⁶⁷⁵ *Ibid.*, p. 51-60.

⁶⁷⁶ *Ibid.*, p. 61.

Ces lois prévoient quatre dispositifs de protections : le registre des monuments anciens, la gestion et la garde (*guardianship* ou tutelle) d'un monument ancien, l'inventaire temporaire, et l'inventaire temporaire en cas d'urgence. Les gestionnaires de ces dispositifs, hiérarchisés par importance sont : le ministre de la Culture, l'*English Heritage*, un organisme public chargé de la gestion des sites et monuments ; l'*Historic Buildings and Monuments Commission for England*⁶⁷⁷.

Les monuments anciens sont protégés et gérés sous la direction du ministre de la Culture ou d'une autorité locale et ils restent accessibles aux publics. Certains dispositifs optent pour l'acquisition forcée de tout monument ancien pour en assurer la conservation. Il est également possible d'acquérir un monument à l'amiable, après consultation d'*English Heritage*, ou d'acquérir un bien pour le compte d'un organisme public par voie de donation, comme tout organisme local. Par le conseil de comté, le ministre peut obtenir l'acquisition forcée à un bâtiment inscrit dans le but de prévenir la détérioration ou les dommages occasionnés. Le ministre ou une autorité locale peuvent également acheter, par voie de gré à gré, des servitudes de terrains situés à proximité du monument.

Au Royaume-Uni, il est interdit de détruire un bien culturel. C'est un délit de démolir, détruire, endommager, réparer, modifier (enlever ou ajouter) un monument inscrit sans autorisation préalable (*scheduled monument consent*), tout comme le fait d'entreprendre des opérations d'inondation ou de retournement des terres dans, sur ou sous lesquelles se trouve un monument inscrit. Les travaux de démolition sont soumis à autorisation tout comme ceux d'agrandissement ou de modification qui pourraient porter atteinte à l'aspect d'un bâtiment doté d'un intérêt architectural ou historique spécial.

Le tableau ci-après présente le système de protection du patrimoine en Angleterre et ses acteurs principaux.

⁶⁷⁷ *The Historic England Commission / Historic England* [en ligne]. 2021. [Consulté le 28 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <http://historicengland.org.uk/about/who-we-are/commission/>.

Tableau 8: Système de protection du patrimoine en Angleterre⁶⁷⁸

<i>L'Angleterre</i>		
<i>Système de protection</i>	<i>Lois</i>	<i>Autorités/intervenants</i>
Le registre des monuments anciens d'« importance nationale »	La loi sur les monuments anciens et les sites archéologiques de 1979 (Ancient Monuments and Archaeological Areas Act 1979)	Le ministre de la Culture, des médias et du sport
La gestion et la garde (guardianship) d'un monument ancien		English Heritage, organisme public chargé de la gestion des sites et monuments
Inventaire temporaire	Loi sur la planification (bâtiments inscrits et sites à protéger) de 1990 (Planning -Listed buildings and conservation areas- Act 1990)	Historic Buildings and Monuments Commission for England

3. La situation de l'Algérie par rapport aux autres pays, Le classement du patrimoine ferroviaire en Algérie

En matière de protection du patrimoine industriel, et plus précisément du patrimoine ferroviaire, l'Algérie reste en retard par rapport aux pays européens ; ceci est probablement dû à un manque d'initiatives.

La première initiative encourageante en matière de protection du patrimoine ferroviaire en Algérie est survenue lors d'une réunion tenue le 18 mars 2015. Elle s'est concrétisée par l'apparition, au Journal officiel, de la première tentative de classement d'une gare sous le ministre de la Culture Azzedine Mihoubi avec l'arrêté ministériel du 21 Safar 1437 correspondant au 3 décembre 2015 portant sur l'ouverture d'instance de classement de « la gare ferroviaire de Skikda » suite à la réunion de la Commission nationale des biens culturels⁶⁷⁹. La gare de Skikda est la seule gare algérienne classée à ce jour. On peut regretter que cette initiative

⁶⁷⁸ BLANDIN, Mme Marie-Christine. *Op.cit.*, p. 61-72.

⁶⁷⁹ Azzedine Mihoubi est un journaliste, poète, romancier et homme politique algérien. Il a été ministre de la Culture de 2015 à 2019.

n'ait pas été suivie d'autres dépôts de dossiers de classement, connaissant la richesse considérable de notre patrimoine ferroviaire révélée par notre recherche.

Il est donc de notre responsabilité, comme connaisseur du monde patrimoine ferroviaire algérien, de prendre des initiatives pour protéger les biens ferroviaires algériens — une richesse qui risque fortement de disparaître—, et ainsi sauver une partie de la mémoire collective algérienne. Pour cela, il va falloir apprendre à recueillir les données, scientifiques et autres, indispensables, puis entreprendre les démarches nécessaires à la protection du patrimoine. Pour ce faire, nous allons ainsi analyser ce que doit comporter un dossier de classement en Algérie et commenter un dossier déjà validé par la Commission nationale des biens culturels⁶⁸⁰. Ceci nous fournira les bases pour entreprendre les démarches nécessaires pour classer la gare d'Oran sur la liste des biens culturels algériens.

3.1 La présentation du dossier de classement des biens culturels

Un dossier de classement d'un bien culturel est un document établi par une institution étatique, une association ou un individu, qui comprend une description détaillée d'un bien à valeur patrimoniale « matériel ou immatériel » ; il a pour but de protéger et de conserver l'état du bien, au nom de la loi.

Selon le bien à protéger, le dossier de demande peut être différent. Deux cas nous intéressent par rapport à nos objets de recherches : le dossier pour faire reconnaître un bien en tant que monument historique et celui pour créer un secteur sauvegardé.

Le dossier de demande de classement au titre des monuments historiques doit présenter treize points pour être recevable⁶⁸¹ :

- La nature du monument (mosquée, église, gare, usine...), avec une description succincte ;
- Le nom du monument (par exemple, la grande poste d'Alger) ;
- La localisation par rapport à un point de repère (chef-lieu de la wilaya par exemple) ;
- La situation géographique du monument à l'échelle régionale et nationale avec un plan de situation du monument par rapport à la ville à l'échelle appropriée (1/25 000, 1/10 000, 1/5 000) ;

⁶⁸⁰ *Liste générale des biens culturels protégés* [en ligne]. [Consulté le 29 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.m-culture.gov.dz/index.php/fr/liste-des-biens-culturels>.

⁶⁸¹ *Loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel*. 1998, p. 98.

- La nature juridique du monument, ainsi que l'identité des propriétaires ou des affectataires ;
- Le descriptif du monument permettant une vision générale et homogène de celui-ci, accompagné d'un plan de masse (échelle appropriée de 1/200 ou 1/1 500) délimitant précisément le monument et sa zone de protection ;
- L'aperçu historique sur la formation et les éventuelles transformations effectuées sur le monument, ainsi que les différents aménagements qui ont été effectués ;
- L'intérêt du classement du monument qui passe par son importance patrimoniale et les valeurs (historiques, architecturales, techniques constructives...) pour lesquelles il pourrait faire l'objet d'un classement ;
- La situation actuelle du monument, à savoir l'état de conservation des différentes structures du monument en mentionnant si un projet de restauration, de mise en valeur ou de réaménagement est en cours ;
- L'étendue du classement et sa délimitation qui doivent être basées sur des éléments naturels ou physiques avec un document graphique à l'échelle appropriée (1/200 ou 1/500) ;
- Les servitudes et les obligations relatives à l'utilisation future du bien avec les types d'aménagement à proscrire ou à recommander ;
- Des illustrations photographiques permettant une vue globale du monument, ainsi que des vues partielles des parties essentielles ;
- La bibliographie utilisée en référence, en annexant les extraits des ouvrages utilisés dans la rédaction du dossier.

Le dossier pour un secteur sauvegardé est très similaire au dossier de classement au titre des monuments historiques. La différence majeure réside dans le descriptif du centre historique qui doit permettre, en cas de secteur sauvegardé, une vision générale et homogène du centre historique et de ses diverses composantes (maisons, palais, mosquées, souks, remparts, passages, rues, ruelles et autres) ; ce descriptif doit être accompagné d'un plan de masse délimitant précisément le secteur à sauvegarder, à l'échelle appropriée (1/2 000 ou 1/1 000.)

3.2 Le dossier de classement de la gare de Skikda

Afin de pouvoir préparer un dossier de classement pour la gare centrale d'Oran, nous avons pris comme référence le dossier de la gare de Skikda tel qu'il a été publié dans le Journal officiel.

L'arrêté ministériel, intitulé « arrêté du 21 Safar 1437 correspondant au 3 décembre 2015 portant ouverture d'instance de classement de la "gare ferroviaire de Skikda" », se compose de sept articles.

Le premier comporte la dénomination, à savoir « gare ferroviaire de Skikda ».

Le second article comporte la plupart des points essentiels du dossier de classement : la nature du bien culturel avec son auteur et quelques acteurs qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce bien, tel le président de la commune de Skikda au moment de l'inauguration, Paul Cuttoli ; la localisation ; la situation géographique ; la délimitation de la zone de protection qui s'étend ici jusqu'à 200 mètres autour des limites de la gare de Skikda ; l'étendue du classement sur une superficie totale de près de 3 500 mètres carrés ; la nature juridique qui mentionne que le bien appartient évidemment à l'État en identifiant en tant que propriétaire la Société nationale du transport par voie ferroviaire ; les sources documentaires et historiques pour lesquelles il est mentionné des plans et des photos annexés sans plus de détails ; les servitudes et obligations.

Ils s'ensuivent cinq autres articles parlant de l'exécution du décret.

Arrêté du 21 Safar 1437 correspondant au 3 décembre 2015 portant ouverture d'instance de classement de la « gare ferroviaire de Skikda ».

Le ministre de la culture,

Vu la loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel, notamment son article 18 ;

Vu le décret présidentiel n° 15-125 du 25 Rajab 1436 correspondant au 14 mai 2015, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 05-79 du 17 Moharram 1426 correspondant au 26 février 2005 fixant les attributions du ministre de la culture ;

Après avis de la commission nationale des biens culturels lors de sa réunion tenue le 18 mars 2015 ;

Arrête :

Article 1er. — Il est ouvert une instance de classement du bien culturel, dénommé : « la gare ferroviaire de Skikda ».

Art. 2. — Les éléments d'identification du bien culturel sont :

Nature du bien culturel : monument historique néo-mauresque, d'une architecture évoquant une mosquée, a été conçu par l'architecte "Charles Montaland" et inauguré en 1937 sous l'égide du président de la commune de Skikda "Paul Cuttoli", personnalité éminente qui a marqué sa présence dans l'histoire de l'urbanisme de la ville.

Ce monument a contribué dans le développement de la dynamique de la ville sur le plan économique, social et culturel.

Situation géographique du bien culturel : le monument historique est situé dans la commune de Skikda, daïra de Skikda, wilaya de Skikda. Il est reporté sur le plan annexé à l'original du présent arrêté et délimité comme suit :

- au Nord : voie ferrée n° 2 ;
- au Sud : boulevard Ibrahim Maïza ;
- à l'Est : atelier d'entretien ;
- à l'Ouest : dortoir.

Délimitation de la zone de protection : 200 m à partir des limites du bien culturel ;

Etendue du classement : le classement s'étend sur une superficie de 3500 m² et à la zone de protection ;

Nature juridique du bien culturel : bien public de l'Etat ;

Identité des propriétaires : société nationale du transport par voie ferroviaire ;

Sources documentaires et historiques : plans et photos annexés à l'original du présent arrêté ;

Servitudes et obligations :

— toute construction ou intervention sur le monument ou dans ses abords ou sa zone de protection est soumise à autorisation du ministre chargé de la culture.

— passage des réseaux d'alimentation en eau potable, d'assainissement des eaux, électricité et gaz pour servir un immeuble mitoyen.

Art. 3. — Le ministre chargé de la culture notifie par voie administrative l'arrêté d'ouverture d'instance de classement au wali de la wilaya de Skikda aux fins d'affichage au siège de l'assemblée populaire communale de Skikda durant deux (2) mois consécutifs qui commencent à courir dès réception de la notification transmise par le ministre chargé de la culture.

Art. 4. — Les propriétaires du bien culturel, objet du présent arrêté, ainsi que les propriétaires des biens situés dans sa zone de protection peuvent présenter leurs observations écrites sur un registre spécial tenu par le directeur de la culture de la wilaya de Skikda.

Art. 5. — Le directeur de la culture de la wilaya de Skikda est chargé d'exécuter le présent arrêté.

Art. 6. — Quiconque contrevient aux dispositions du présent arrêté est passible des sanctions prévues par la loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel.

Art. 7. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 21 Safar 1437 correspondant au 3 décembre 2015.

Azzedine MIHOUBI.

-----★-----

Arrêté du 21 Safar 1437 correspondant au 3 décembre 2015 portant classement du « siège de l'exécutif provisoire-Rocher noir ».

Le ministre de la culture,

Vu la loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel, notamment son article 19 ;

Vu le décret présidentiel n° 15-125 du 25 Rajab 1436 correspondant au 14 mai 2015, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement ;

Figure : Classement de la gare de Skikda⁶⁸²

Il convient de souligner que dans l'article 2 de l'arrêté, intitulé "Servitudes et obligations", les servitudes sont mentionnées mais les obligations sont négligées. Ainsi, les obligations des propriétaires en matière de conservation et de préservation de la gare, ainsi que les obligations de l'État en ce qui concerne le financement des travaux de réhabilitation ne sont pas évoquées.

⁶⁸² Correspondant au 8 mai 2016 [en ligne]. 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.joradp.dz/FTP/JO-FRANCAIS/2016/F2016028.pdf>.

Résumé-Conclusion

L'Algérie a une législation en termes de protection du patrimoine semblable à celles des pays d'Europe voisins. Le pays a connu sa première et sa plus grande opération de patrimonialisation en 1968, peu d'années après son indépendance⁶⁸³. En se référant aux listes du patrimoine culturel classé par le ministère de la culture algérien, l'instauration de la loi 98-04 a relancé les opérations de patrimonialisation à travers tout le pays⁶⁸⁴.

Nous comptons actuellement 1 043 biens culturels protégés, parmi lesquels nous trouvons 398 biens culturels immobiliers classés, 10 en instance de classement, auxquels il faut ajouter 403 biens inscrits à l'inventaire supplémentaire⁶⁸⁵. Seule une gare figure parmi les biens culturels algériens protégés. Ce n'est pas suffisant et à plusieurs titres.

Ainsi, nous avons constaté que l'action de protection du patrimoine en Algérie ne peut s'arrêter à la reconnaissance par la loi en tant que patrimoine culturel. Il suffit d'observer ce qui s'est passé durant cinq ans depuis le classement de la gare de Skikda comme patrimoine culturel national pour se rendre compte que la reconnaissance est une étape essentielle certes, mais non suffisante pour conserver et protéger la richesse architecturale et patrimoniale ferroviaire d'Algérie⁶⁸⁶.

Le processus de patrimonialisation ne peut s'arrêter à la protection par la loi tel que nous l'avons décrit, il faut s'assurer que les cinq étapes sont accomplies pour que la patrimonialisation puisse réussir. Passé la sélection et la justification arrive l'étape de la conservation, peu développée sur le patrimoine ferroviaire algérien. L'état actuel des gares montre le faible intérêt accordé à ce patrimoine ; le peu de travaux d'entretien réalisés ne respectent pas la nature des bâtiments ; les entreprises en charge de la réalisation des travaux ne sont probablement pas habilitées alors, qu'au-delà d'un entretien régulier il faut avoir des entrepreneurs qualifiés pour réussir la conservation. Enfin, pour qu'une patrimonialisation soit aboutie, il faut allouer les moyens nécessaires à la présentation du bien au public et lui offrir ainsi la possibilité d'une reconnaissance sociale et d'acquisition d'un statut qui dépasse celui

⁶⁸³ *Les Biens culturels classés* [en ligne]. [Consulté le 29 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.m-culture.gov.dz/index.php/fr/textes-juridiques-patrimoine-culturel/classement-des-biens-culturels/56-sites-et-monuments-historiques>.

⁶⁸⁴ *Loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel*. 1998, p. 04.

⁶⁸⁵ *Liste générale des biens culturels protégés* [en ligne]. [Consulté le 29 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.m-culture.gov.dz/index.php/fr/liste-des-biens-culturels>.

⁶⁸⁶ La gare de Skikda a été classée sur la liste des biens culturels par un arrêté du 17 juin 2017, à la suite de la réunion de la Commission nationale des biens culturels qui s'était tenue le 18 octobre 2016.

de « bien de l'État » ; lorsque les habitants s'approprient le bien, la valorisation, dernière étape de la patrimonialisation est accomplie.

Pour que cette thèse ait un impact au-delà du cadre théorique et scientifique, et mène par la suite à une réelle action de terrain, nous avons cherché à détailler la procédure du classement des biens culturels en Algérie. La maîtrise des dossiers de classement des biens culturels en Algérie que nous avons ainsi acquise et la connaissance des acteurs et des intervenants dans le secteur de la sauvegarde des biens culturels que nous avons développé par notre étude des réglementations de la protection des biens culturels, faciliteront la préparation ultérieure d'un dossier de classement pour un de nos sujets d'étude, la gare d'Oran.

Chapitre 9 : Gares et patrimoine ferroviaire vus par les Algériens

Le projet de rassembler des textes autour de la question du patrimoine ne saurait être ni une innovation ni une mode, même exigeantes. Avec l'importance que prend la dimension patrimoniale dans nos sociétés et surtout à travers leurs institutions, il paraît légitime que les sciences sociales puissent poser leurs regards tant toute question relative au patrimoine renvoie aussi bien aux représentations (« individuelles » ou « collectives ») qu'aux pratiques que ces dernières engendrent. Mais des regards, somme toute, critiques dans la mesure où les formes de patrimoine, autant que les pratiques qui s'organisent sur, autour ou par rapport à elles, relèvent non seulement des rapports sociaux antérieurs qui leur confèrent un caractère « arbitraire » au sens où l'entendait M. Mauss, mais aussi, des processus sociaux nécessaires à la compréhension de « nouvelles » conduites sociales : reconstitutions des mémoires collectives ; bricolages des identités ; réutilisations des espaces délaissés ou abandonnés par les évolutions sociales ; instrumentalisation, surtout sélective, de l'histoire des formations sociales ; etc.⁶⁸⁷

Emmanuel Amougou

Notre étude sur le monde ferroviaire vu sous l'angle du patrimoine algérien nous a conduits à étudier le volet social. Nous n'aurions pas pu achever ce travail si nous n'avions pas abordé le contexte particulier, et compliqué, de la colonisation⁶⁸⁸. Cette problématique nous a accompagnés depuis le début de nos recherches, dans des conférences et dans divers échanges scientifiques qui ont été menés avec des partenaires en France, en Algérie et ailleurs. Nous avons été régulièrement interrogés sur la perception des Algériens vis-à-vis de cet héritage et leur rapport à ce legs colonial. L'honnêteté nous oblige à dire que la majorité des personnes qui nous interrogeaient avaient des préjugés sur le rapport que les Algériens entretiennent avec ce patrimoine. Nous en avons aussi.

⁶⁸⁷ AMOUGOU, Emmanuel, CHADOIN, Olivier, GUROV, Radian, et al. *La Question patrimoniale : De la « patrimonialisation » à l'examen des situations concrètes*. Paris : Éditions L'Harmattan, 1 juin 2004, p. 7.

⁶⁸⁸ La colonisation française de l'Algérie a duré 130 ans, de 1832 à 1962.

Nous avons passé cinq ans à mener des recherches sur le patrimoine ferroviaire algérien, sans avoir pu identifier de manière scientifique s'il y avait une perception globale ou particulière envers cet héritage. Nous avons donc décidé d'utiliser des enquêtes sociologiques pour établir scientifiquement le point de vue des Algériens sur leur patrimoine ferroviaire. Les enquêtes sociologiques sont amplement utilisées par les sociologues et les statisticiens. Selon le sociologue Serge Paugam, « *l'enquête sociologique, au sens large, peut être définie à partir de l'ensemble épistémologique complet qui comprend la posture scientifique du sociologue, la construction de l'objet, la définition des hypothèses, les modes d'objectivation, la méthodologie d'enquête, les instruments d'analyse des résultats et les formes d'écriture*⁶⁸⁹ ».

Il existe en réalité plusieurs manières de conduire des enquêtes sociologiques, selon le domaine de recherche retenu, les questions envisagées, les techniques utilisées pour collecter les données empiriques et interpréter les résultats⁶⁹⁰. Une seule enquête de terrain menée dans un périmètre prédéterminée autour de gares auprès de populations diversifiées était susceptible d'être suffisante pour comprendre et mesurer la perception qu'ont des gares algériennes les visiteurs fréquents de ces lieux. Mais notre démarche voulait aller au-delà d'une enquête ciblée sur un moment précis et une catégorie d'individus présélectionnés. En effet, notre recherche visait, non seulement à comprendre ce que pensent les Algériens de leur patrimoine ferroviaire, mais aussi à comprendre et à mesurer leur conscience et leur niveau d'engagement pour la protection de ce patrimoine. À cet effet, trois types d'enquêtes ont été prévues et nous nous sommes appuyés sur le sociologue Emmanuel Amougou pour valider nos questionnaires. Il s'agissait à la base d'une enquête terrain, d'une enquête semi-directive et d'une enquête directive.

L'enquête de terrain devait s'adresser aux personnes travaillantes directement ou indirectement « avec » la gare, à savoir le personnel de sécurité, les conducteurs de train, le personnel de contrôle, les conducteurs des taxis, les vendeurs du kiosque, etc. Les interroger devait permettre d'obtenir des avis précis de personnes qui connaissaient les bâtiments, les « pratiquaient » au quotidien et qui, pour la plupart, devaient accorder une attention particulière à la structure. Chacun devait fournir sa version et exprimer son regard sur son lieu de travail. D'abord annulée du fait de la pandémie, cette enquête a finalement été conduite tardivement (en 2022) sur la base du guide d'entretien de l'enquête qui suit, avec les mêmes objectifs

⁶⁸⁹ PAUGAM, Serge. *Introduction – L'enquête sociologique en vingt leçons*. Paris cedex 14 : Presses Universitaires de France, 2012, p. 1. [Consulté le 29 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/l-enquete-sociologique--9782130608738-page-1.htm>.

⁶⁹⁰ *Ibid.*

appliqués à une population cible potentiellement davantage concernée, et donc avertie, que la population générale.

Une autre enquête avait été conçue à base d'entretiens semi-directifs⁶⁹¹. Elle avait pour but de comprendre la vision globale des Algériens sur leur héritage ferroviaire et devait toucher le maximum de citoyens, qu'ils habitent la région du Tell ou les villes les plus excentrées du pays. Comme nous n'avons pas pu réaliser d'entretiens du fait de la situation sanitaire, après validation du guide dit « d'entretien », nous l'avons diffusé largement sous forme d'un formulaire dans différents groupes, par l'intermédiaire du réseau social Facebook durant l'été 2020⁶⁹².

Le « guide d'entretien » contenait trente-huit questions groupées en cinq thématiques majeures : le premier thème était lié à l'univers de la gare et avait pour but de mesurer les connaissances générales des personnes interviewées sur le chemin de fer en Algérie et sur sa création⁶⁹³. Puis quatre autres thèmes étaient centrés sur la gare comme objet d'étude : un était lié à la gare dans son milieu urbain ; un autre traitait de l'histoire et de l'architecture des gares algériennes ; un troisième évoquait l'évolution et l'actualité des gares ; le dernier traitait de la valeur et de l'image des gares chez les Algériens.

Le « guide d'entretien » avait été rédigé en français et en arabe et les interviewés avaient le choix de la langue. Quelques questions étaient accompagnées de photos récentes des gares pour permettre une meilleure interaction avec le sujet. Les réponses étaient anonymes.

Enfin, une enquête, qui aurait dû être à base d'entretiens directs, a été postée en ligne, de la même manière que l'enquête précédente, sous la forme d'un formulaire composé de cinq questions pour seul thème la conscience, dans la population générale algérienne, du rôle patrimonial des gares⁶⁹⁴.

Les résultats de ces trois enquêtes sont présentés ci-dessous.

⁶⁹¹ L'entretien semi-directif est une technique d'enquête qualitative fréquemment utilisée dans les recherches en sciences humaines et sociales. Il est dit « semi-directif », car il permet d'orienter en partie (ce que nous n'avons pas pu faire du fait du mode de diffusion dématérialisé lié à de la pandémie) le discours des personnes interrogées autour de différents thèmes définis au préalable par les enquêteurs et consignés dans un guide d'entretien.

⁶⁹² Serge Paugam est directeur de recherche au Centre national de la recherche scientifique (CNRS) et directeur d'études à l'École des hautes études en sciences sociales (EHESS).

⁶⁹³ Le « guide d'entretien » est à consulter en annexe.

⁶⁹⁴ L'entretien directif se concrétise par un questionnaire fermé (réponse oui, non) ou semi-fermé (choix d'une ou plusieurs réponses parmi des propositions). Cette méthode s'applique notamment pour quantifier des hypothèses ou restituer des typologies. L'entretien directif s'applique pratiquement à tous produits ou services « grand public ».

1. La gare, un lieu historique plus qu'un lieu de travail

Durant l'été 2022, grâce à la réouverture des frontières et à un allègement des conditions d'accès à l'Algérie, nous avons réussi à finaliser l'enquête de terrain auprès de personnes en lien avec la gare d'Oran. Parmi le profil des participants fixé auparavant, nous avons pu enquêter auprès d'agents des guichets et du service clientèle, d'agents de sécurité, du chef de gare, de commerçants et de conducteurs de taxi, mais nous n'avons pas réussi à interviewer de conducteurs de train ni de passagers.

Comme indiqué précédemment, la collecte d'informations s'est fondée sur le guide de l'enquête « semi-directive » décrite. Il abordait les connaissances et perceptions sur l'histoire du monde ferroviaire, la gare comme monument urbain, l'évolution des gares ainsi que la valeur portée aux gares et la représentation que les interviewés en avaient. Les interviews se sont déroulés durant les horaires de travail. Ils prenaient une quinzaine de minutes et étaient enregistrés avec un dictaphone. Nous avons relevé le maximum d'informations des réponses obtenues et nous avons croisé ces données pour en tirer les conclusions que nous vous présentons ci-après.

1.1 Les gares et l'histoire ferroviaire

Dans un premier volet du travail, nous avons essayé de mesurer les connaissances historiques autour du monde ferroviaire des employés de la gare d'Oran. Nos questions concernaient principalement la connaissance à l'échelle nationale et internationale des gares. Une question plus précise traitait de la période historique de la construction de la gare d'Oran.

Lorsqu'on leur demande d'exposer leurs connaissances autour des gares ferroviaires algériennes, beaucoup évoquent en premier lieu la gare d'Agha localisée à Alger. Cela est assez peu surprenant, car celle-ci est le terminus de la ligne la plus utilisée en Algérie. Sont également citées des gares qu'ils avaient pu fréquenter auparavant. La plupart font référence aux gares ferroviaires de l'Ouest algérien ou aux grandes gares ferroviaires d'Algérie, à savoir la gare d'Alger ainsi que celles d'Annaba et de Constantine.

La grande majorité des employés interviewés n'ont pas de connaissances sur les gares localisées à l'étranger. Deux personnes ont néanmoins cité brièvement des gares parisiennes, mais sans montrer de connaissances supplémentaires.

La dernière question de cette thématique concernait la période durant laquelle la gare d'Oran avait été construite. Une seule personne ne s'est pas prononcée sur une dizaine de

personnes interrogées. Sinon, les réponses ont montré un partage équitable entre les personnes qui savaient que la gare datait de la période coloniale française et celles qui pensaient que la gare avait été construite avant la colonisation. L'erreur était en partie provoquée par la décoration intérieure de la gare, dont le style mauresque les avait orientés vers une construction datant de la période ottomane.

En résumé de ce point, les employés de la gare d'Oran ont des connaissances sommaires sur l'histoire de « leur » gare, ainsi que sur les gares nationales et internationales.

1.2 Oran, un monument repère

Une thématique abordée avait pour but de mesurer l'importance par rapport à la ville de la gare d'Oran. Autrement dit, il s'agissait de savoir comment les employés de la gare d'Oran la positionnaient par rapport à d'autres monuments de la ville.

Pour atteindre notre objectif, nous avons commencé par la question suivante : « Comment pourriez-vous orienter quelqu'un dans la ville d'Oran ? » Chacun a eu sa manière de répondre. Certains font référence aux noms des quartiers de la ville ; d'autres par rapport aux noms des ronds-points ; d'autres enfin par rapport à des monuments importants de la ville.

Nous enchaînions en demandant aux interviewés s'ils considéraient la gare d'Oran comme un repère important dans la ville. Tous se sont accordés sans équivoque sur ce fait.

Avec la question suivante, nous voulions savoir si cette gare construite au début du siècle dernier paraît correctement intégrée dans le milieu urbain actuel. Pour l'ensemble des répondants, c'est le cas. La gare d'Oran est, pour plusieurs d'entre eux, le noyau principal des transports publics d'Oran.

Un problème que nous avons constaté dans plusieurs villes en Algérie était que lorsque nous demandions comment nous rendre à la gare, plusieurs personnes nous orientaient vers la gare routière et non vers la gare ferroviaire. Nous avons donc demandé aux employés si, à Oran, le mot « gare » suffisait à désigner la gare ferroviaire. Il en est effectivement ainsi. La gare correspond à la gare ferroviaire, à Oran.

Pour résumer, l'ensemble des employés de la gare considèrent donc leur lieu de travail comme un repère important dans la ville d'Oran. Ils pensent que ce lieu s'intègre parfaitement dans son environnement urbain. Pour eux, c'est la gare qui a édifié le quartier et non l'inverse.

1.3 La gare et la modernisation ferroviaire

Un des points essentiels de cette enquête était de savoir si les employés en lien avec la gare avaient entendu parler du projet de modernisation ferroviaire. Nous voulions connaître leur avis sur ce projet, et savoir s'ils pensaient qu'il impacterait leur gare et leur quotidien.

Une seule des personnes interviewées n'avait pas entendu parler du projet de modernisation ferroviaire. Cela pouvait se comprendre, car c'était un agent qui n'avait été recruté que depuis moins de six mois. Pour les autres, elles connaissaient le projet, mais parlaient d'un prolongement du réseau et non d'une modernisation.

Pour elles, ce projet impactera fortement et positivement leur quotidien. La gare a d'ailleurs déjà été touchée par la construction d'une petite gare mitoyenne, nommée « espace Coradia », du nom des trains à grande vitesse algériens. Cela a permis le partage du flux des lignes classiques et des lignes à grande vitesse entre les deux gares. Le personnel de la gare a vu positivement l'arrivée cette nouvelle gare, car il y a eu plus de personnel recruté.

En résumé, le projet de modernisation est donc plutôt connu et perçu favorablement pour des raisons économiques.

1.4 Oran, porteuse de valeurs

La dernière thématique portait sur la valeur historique, patrimoniale et émotionnelle de la gare d'Oran chez les employés.

Nous avons introduit cette thématique par la question : « Que représente la gare pour vous ? » Peu de personnes ont mentionné la gare comme un lieu de travail. Dans plus de 80 % des réponses, on retrouve l'un des mots suivants : *monument*, *ancien monument*, *patrimoine*, *patrimoine mondial*, *patrimoine de l'Unesco*. Cela montre la grande considération que les employés portent à la gare d'Oran.

Nous avons ensuite demandé si la gare était un patrimoine mondial de l'Unesco. Une personne pensait que cette gare était déjà classée par l'Unesco. Le reste du personnel interviewé n'avait pas de réelles connaissances autour de cette question ; néanmoins, il pensait qu'elle devait faire partie de ce patrimoine. Nous avons ensuite voulu savoir comment les employés pouvaient qualifier l'architecture extérieure et intérieure de la gare. Plusieurs qualifications positives sont ressorties comme *magnifique*, *exceptionnel*, *formidable*. Certains ont parlé du style architectural en évoquant un *style ottoman*, un *style mauresque*, ou un *style des mosquées*. D'autres trouvaient la gare intéressante, parce que lieu de visite de touristes.

À une question sur l'entretien de la gare, il a été répondu que des travaux avaient été récemment entrepris du fait des « Jeux méditerranéens » de 2022 qui ont eu lieu à Oran deux mois avant notre visite. Les interviewés regrettaient néanmoins qu'une bonne partie de la gare soit restée abandonnée.

Par rapport à la valeur patrimoniale de la gare, nous avons choisi de poser la question suivante : « Seriez-vous triste si la gare venait à disparaître ? » Tous ont manifesté leur refus quant à l'idée de voir cette gare disparaître. Certains ont évoqué leur tristesse à cause de l'état actuel de la gare et de la dégradation partielle du bâtiment. D'autres ont parlé d'une erreur historique si la gare disparaissait. Quelques-uns ont dit que ce serait faire son devoir de citoyen que de s'opposer à une telle décision.

En fin d'entretien, nous avons proposé aux employés interrogés de nous donner des idées sur les possibilités de réaffectation de cette gare si un jour elle venait à perdre sa fonction principale. Certains ne voulaient pas y voir autre chose qu'une gare, mais nous avons aussi eu des réponses donnant de possibles modifications de fonction avec des transformations en hôtel, en musée ou en centre commercial prestigieux.

En résumé, les employés de la gare d'Oran semblent donc attachés à cette gare qu'ils considèrent comme un patrimoine qu'ils n'aimeraient pas voir disparaître. Si sa fonction devait changer, elle devrait pour eux rester un lieu accueillant du public.

2. La vision globale des Algériens sur le patrimoine ferroviaire

Afin de connaître la perception globale des Algériens sur leurs gares ferroviaires, une enquête — conçue à l'origine sous forme d'entretiens semi-directifs — a été diffusée via le réseau social Facebook. Comme cela a été dit, le « guide d'entretien » était composé d'une quarantaine de questions portant sur cinq thèmes différents.

2.1 Les participants des enquêtes en ligne

Les membres des groupes Facebook qui ont participé à l'enquête ont des profils variés, et des âges différents. Ils habitent diverses régions d'Algérie, avec cependant une participation plus importante de la région centre ; quelques participants vivent à l'étranger. Les participants

ont été au nombre de 88, dont 51 ont répondu en langue française et 37 en langue arabe⁶⁹⁵. Les interviewés ont majoritairement répondu à toutes les questions.

Ces données quantitatives primaires nous donnent un premier aperçu de l'intérêt accordé au monde ferroviaire. La participation a été quasi nulle dans les régions du sud contrairement à la région centre où se trouvent la capitale et sa banlieue ; cet intérêt est très probablement dû à l'usage fréquent du train comme moyen de transport dans cette région.

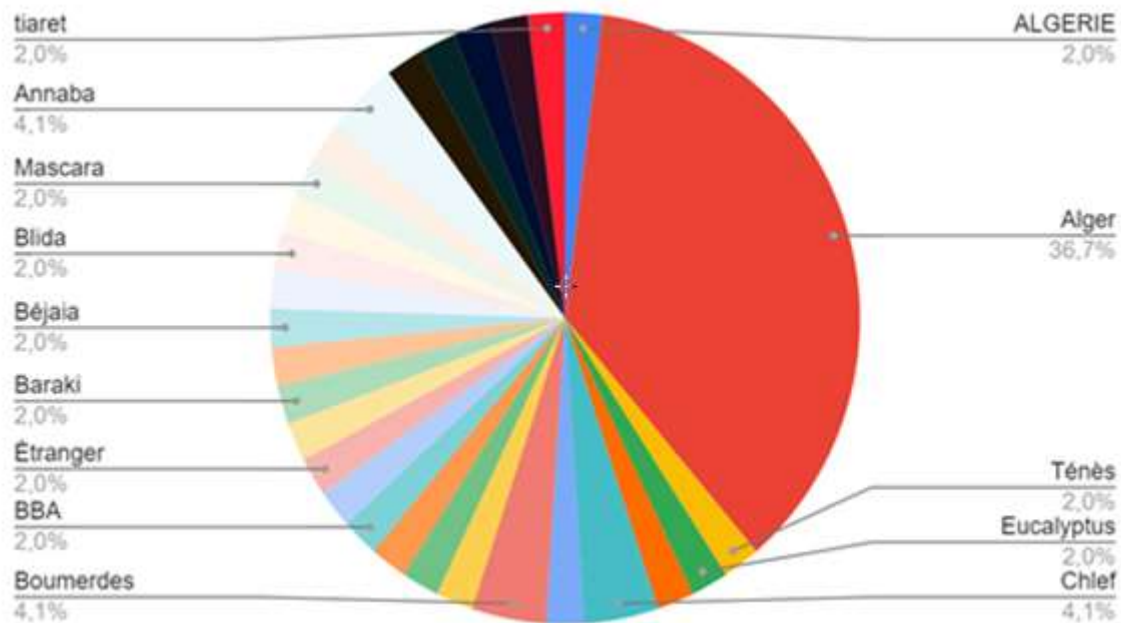


Figure 320 : Les participants à l'enquête par lieu de résidence⁶⁹⁶

2.2 Entre connaissance et reconnaissance du monde ferroviaire en Algérie

Il nous a été difficile de choisir la manière la plus adaptée pour interpréter les données à notre disposition. Devant une multitude de solutions et de méthodes, nous avons choisi de procéder de deux manières complémentaires : une première interprétation par thème afin d'obtenir des généralités sur une appréciation nationale du monde ferroviaire ; une seconde interprétation par répondant pour révéler des tendances régionales, le cas échéant⁶⁹⁷. Nous présentons d'abord les résultats de l'analyse par thème.

⁶⁹⁵ Le choix d'un questionnaire en deux langues a été fait, car ces deux langues sont utilisées de manière courante dans la vie quotidienne par les Algériens.

⁶⁹⁶ Données récupérées depuis Google Forms.

⁶⁹⁷ Les tendances régionales peuvent révéler diverses opinions, parfois similaires dans différentes régions.

2.2.1 Les Algériens et l'univers de la gare

Le premier thème abordé était la gare et son univers. Il s'agissait d'évaluer les connaissances générales des Algériens autour du chemin de fer. Cet axe se composait de trois questions : la première concernait la signification des mots « gare ferroviaire », la deuxième la représentativité de la gare ferroviaire, la troisième abordait les connaissances des répondants sur les gares algériennes et internationales.

D'après les réponses obtenues, il apparaît que dans l'esprit des Algériens la gare ferroviaire se limite au train et à son passage. On peut lire des réponses comme : *Arrêt des trains pour permettre le transit de passagers ou marchandise*⁶⁹⁸, ou, plus simple : *Lieu d'arrêt des trains*⁶⁹⁹. Des réponses laissent transparaître un ressenti personnel : *Un lieu convivial en temps normal, avec plein d'énergie positive et de souvenirs, qui représente le point de départ ou d'arrivée d'un voyage*⁷⁰⁰. Globalement, les réponses quant à la signification de « gare ferroviaire » se limitent à un abri pour le train⁷⁰¹. Cela révèle l'oubli total de l'aspect architectural, historique ou patrimonial dans la définition de la gare.

Une fois la question orientée sur la représentativité de la gare, la plupart des personnes interviewées dirigent leur discours sur l'aspect fonctionnel de la gare ; nous avons pu lire : *Lieu utile pour transport public*⁷⁰², ou : *Il est très essentiel pour faciliter les déplacements entre les villes et même les États. Il encourage l'économie en ce qui concerne le transport des marchandises, en plus de faciliter la vie quotidienne des citoyens et aussi de faciliter la satisfaction de leurs besoins, et ainsi accroître la construction et la prospérité de tous les domaines*⁷⁰³. La représentativité de la gare ne se restreint cependant pas à l'aspect pratique du chemin de fer, plusieurs personnes ayant abordé le côté historique, patrimonial et architectural ; nous avons en effet pu lire : *Un lieu historique pour une ville, malheureusement la gare ferroviaire de cette ville est en arrêt depuis 1962*⁷⁰⁴, ou : *Un mode de transport inventé par les Européens au début du 19^e siècle et qui correspond à l'époque du développement industriel*⁷⁰⁵, ou encore : *Un monument historique qui me rappelle l'époque coloniale*⁷⁰⁶.

⁶⁹⁸ La réponse 35, question 01, formulaire en langue française.

⁶⁹⁹ La réponse 07, 15, 17, 21 et 43, question 01, formulaire en langue française.

⁷⁰⁰ La réponse 04, question 01, formulaire en langue française.

⁷⁰¹ Réponse donnée par 41 répondants.

⁷⁰² Entre autres, la réponse 47, question 02, formulaire en langue française.

⁷⁰³ La réponse 13, question 02, formulaire en langue arabe.

⁷⁰⁴ La réponse 12, question 02, formulaire en langue française.

⁷⁰⁵ La réponse 08, question 02, formulaire en langue française.

⁷⁰⁶ La réponse 32, question 02, formulaire en langue arabe.

Ainsi, pour les Algériens, la gare ferroviaire représente un moyen de transport et un lieu historique. Certains la considèrent comme un monument historique. Les quelques critiques reçues en réponse ne sont pas liées à la gare en tant que construction, mais aux services de la SNTF.

La dernière question était, pour nous, le moyen de mesurer les connaissances de nos répondants sur leurs cultures ferroviaires nationale et internationale. Les gares des grandes villes algériennes sont souvent citées, suivies par les grandes gares françaises, plus spécifiquement les gares parisiennes, puis par d'autres gares internationales comme la gare de Barcelone en Espagne ou la gare de Milan en Italie ; la culture internationale apparaît donc majoritairement méditerranéenne.

Cette première thématique nous a montré que les Algériens connaissent bien l'univers de la gare ; les grandes gares des villes les plus importantes en Algérie sont souvent citées et commentées ; l'aspect fonctionnel précède l'aspect historique et patrimonial, avec une ignorance quasi totale de l'aspect architectural du bâtiment gare.

2.2.2 Un regard sur l'intégration urbaine des gares

La deuxième thématique était axée sur la relation de la gare avec le milieu urbain et la praticabilité des trains comme un moyen de transport privilégié⁷⁰⁷. Il a été révélé dans les réponses aux trois premières questions que le train passe pour un moyen de déplacement secondaire pour les Algériens ; il est pourtant cité dans 43 % des réponses.

Le train est utilisé principalement pour les déplacements longs et entre régions pour la majeure partie des personnes interviewées ; nous avons ainsi pu lire : *Pour les trajets quotidiens, j'utilise le bus ; quant au transport longue distance, il s'agit généralement du taxi, et dans certains cas, le train*⁷⁰⁸. Cependant, à Alger et dans sa banlieue, le train se place comme un moyen de transport important dans les déplacements quotidiens, comme pour ce répondant : *Train et tramway à proximité et la voiture pour les longs trajets*⁷⁰⁹.

En réponse à la question sur l'emplacement de la gare dans la ville, la majorité des personnes interviewées trouvent que les gares sont bien situées et s'intègrent parfaitement dans leur milieu urbain ; nous avons lu des réponses telles que : *Oui elle est bien intégrée du côté nord (Façade principale du BV), mais très mal intégrée du côté sud où on retrouve des impasses*

⁷⁰⁷ La praticabilité est l'état de ce qui est praticable.

⁷⁰⁸ La réponse 25, question 04, formulaire en langue arabe.

⁷⁰⁹ Entre autres, la réponse 36, question 04, formulaire en langue arabe.

*et des lieux de délinquance*⁷¹⁰. Lorsque nous demandons des précisions sur la limite de l'emprise des gares, les réponses sont aléatoires et, souvent, ne sont pas correctes.

La dernière question traitait des services disponibles dans la gare. Les réponses révèlent que près de la moitié des répondants connaissent les services commerciaux disponibles dans les gares ; cela prouve que ce lieu est plus qu'un lieu de passage. Nous avons lu des commentaires tels que : *Un endroit pour acheter des billets et pour vendre des fournitures telles que des recharges téléphoniques et quelques kiosques qui vendent des bonbons, de l'eau et du jus, mais ils ne sont pas du tout de la qualité requise*⁷¹¹.

Le dernier axe de cette thématique portait sur la prise en compte de la gare ferroviaire comme un repère dans la ville. Nos répondants dans une majorité importante, près de 45 %, considèrent la gare comme un lieu de repère dans la ville tout comme la mairie, la mosquée, la gare routière ou d'autres monuments historiques ou culturels. Elle est même qualifiée comme étant « le monument repère de la ville ».

L'attractivité de la gare a été mesurée par une question autour de ses activités annexes d'ordre commercial : la vente de produits et les offres de services. La plupart des personnes interviewées montrent leur souhait que la gare dépasse son rôle dans le transport et devienne un noyau commercial. *Évidemment, c'est comme à l'étranger, non seulement c'est un monument en plus, c'est un lieu commercial et de loisir*⁷¹². Les comparaisons sont systématiques avec les gares de villes étrangères⁷¹³.

2.2.3 À propos de la culture historique et de l'actualité ferroviaire

La troisième thématique avait pour but de nous éclairer sur les connaissances de nos interviewés autour de l'histoire passée des gares et par rapport à l'actualité du monde ferroviaire algérien. La première question, axée sur la perception de l'histoire de la gare, n'a pas suscité beaucoup d'enthousiasme. Nous avons obtenu un *Non* majoritaire dans les réponses sur la connaissance de l'histoire de leurs propres gares ainsi que : *Rien*, et : *Je n'ai aucune connaissance de son histoire franchement... juste un endroit pour attendre le train et je ne l'ai vu que de l'extérieur*⁷¹⁴. Le peu de réponses reçues se justifie par le manque des connaissances historiques et scientifiques autour des gares en Algérie ; l'absence de diffusion d'informations

⁷¹⁰ La réponse 14, question 07, formulaire en langue française.

⁷¹¹ La réponse 05, question 12, formulaire en langue arabe.

⁷¹² La réponse 11, question 13, formulaire en langue française.

⁷¹³ Les gares européennes et américaines sont citées comme exemples.

⁷¹⁴ La réponse 05, question 13, formulaire en langue arabe.

par les autorités compétentes accentue cette méconnaissance autour de l'histoire et de l'architecture ferroviaires en Algérie.

Un deuxième volet concernait l'actualité du chemin de fer en Algérie. Le tiers du panel a déjà entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire, dont la moitié pensait que ce nouveau projet aurait des conséquences positives sur son quotidien. Les auditionnés ont confiance dans le train et espèrent un impact direct de son évolution sur leur situation.

2.2.4 Un regard local sur l'architecture ferroviaire

Une thématique concernait le regard porté par les Algériens sur l'architecture de « leurs » gares. Elle a été traitée en trois axes : l'architecture extérieure, l'architecture intérieure et la perception de cette architecture par les personnes interviewées.

Dans le premier axe, trois questions directes sur l'architecture extérieure de la gare ont suscité beaucoup de réactions sur le style architectural de la construction, sur certains éléments architecturaux (comme la tour de l'horloge), sur la taille, sur l'appartenance historique, sur les techniques constructives. Cela démontre la richesse architecturale des gares ferroviaires algériennes, et la sensibilité des personnes interrogées envers ces architectures.

Une question portait sur les similitudes des gares avec d'autres édifices dans la ville. Nous avons eu des retours comparant la gare aux édifices les plus importants des villes, ce qui démontre que la gare est perçue, malgré le peu de connaissances scientifiques des répondants, comme un objet d'histoire ; elle est identifiée comme un repère de la ville. Certaines personnes qualifient l'architecture des gares algériennes comme *unique* ; aucun édifice ne leur est similaire⁷¹⁵. Cela renforce l'idée d'une architecture ferroviaire algérienne riche et considérée par sa population.

L'axe lié à l'architecture intérieure de gares algériennes révèle qu'elle est perçue par les personnes interviewées comme *médiocre, banale* ou *inexistante* ; peu de personnes apprécient l'architecture intérieure des gares⁷¹⁶.

Une analyse régionale de ses réponses fera peut-être émerger une tendance — appréciation ou dépréciation — par région. Si cela s'avère exact, l'information pourra être croisée avec les connaissances historiques déjà récoltées afin de tester certaines de nos hypothèses⁷¹⁷.

⁷¹⁵ Entre autres, les réponses 11 et 31, question 20, formulaire en langue française.

⁷¹⁶ Deux réponses sur un total de 42 réponses sont positives.

⁷¹⁷ À croiser essentiellement avec les styles d'architectures ; il pourrait y avoir là une forme d'appréciation d'un style architectural particulier par les Algériens.

2.2.5 Les gares, un patrimoine considéré

L'attachement des Algériens envers « leurs » gares a été abordé dans la cinquième thématique par le biais de quatre questions. Nous avons constaté que les Algériens sont conscients que les gares algériennes présentent un état actuel inquiétant ; ils ont la volonté de les voir reconnues, entretenues et conservées, mais pas au même titre qu'un monument historique par peur qu'elles ne jouent plus leur rôle de gares et deviennent des musées. Nous avons pu lire : *Non elle doit être entretenue en tant que gare, mais en modernisant les services*⁷¹⁸.

Le fait que les gares algériennes appartiennent à l'héritage colonial ne change en rien le ressenti des personnes interviewées ; leur conscience dépasse la polémique autour du patrimoine colonial. Les gares sont considérées avec leurs valeurs architecturale et historique ; les répondants expriment leurs regrets de les voir disparaître au fil du temps, à l'image de cette réponse autour de la possible considération des gares en tant que monument historique : *Oui, elle représente un héritage colonial et dégage des valeurs historiques, scientifiques, et même des valeurs universelles*⁷¹⁹.

Quatre photos d'intérieur et d'extérieur représentant nos quatre cas d'études ont été présentées dans le « guide d'entretien ». Il était demandé aux personnes interviewées si elles connaissaient ces gares et de décrire leurs réactions en voyant ces photos. La majorité des personnes ont trouvé ces gares *magnifiques, très belles*⁷²⁰. Mais, très peu sont arrivés à identifier les gares sélectionnées, ce qui révèle une réelle méconnaissance des gares en Algérie par les citoyens.

Globalement, l'aspect historique et architectural des gares algériennes représente une dimension importante dans l'imaginaire des Algériens ; ils considèrent leurs gares comme un patrimoine à part entière qui mérite soins et considération.

2.3 Une conscience régionale ou nationale ?

Ainsi que nous l'avons précédemment dit, nous avons procédé à une analyse par thème des réponses — que nous venons de présenter —, ainsi qu'à une analyse par répondant pour voir s'il existait des tendances régionales. Ce sont les résultats de cette seconde analyse que nous donnons ici.

⁷¹⁸ La réponse 39 question 28, formulaire en langue française.

⁷¹⁹ La réponse 12 question 28, formulaire en langue française.

⁷²⁰ Entre autres, les réponses 8, 13, 15, 38, 51 question 30, formulaire en langue française.

Nous pensions, avant de mener cette recherche, qu'il y aurait une forte différence régionale dans la perception et l'acceptation du patrimoine ferroviaire en Algérie. Du fait du caractère imposant de l'architecture coloniale dans la région algéroise et de la présence, dans le Sud-Ouest, des gares fortifiées, nous pensions que les habitants de ces régions auraient un rejet massif de cet héritage ; de même, nous imaginions un attachement plus fort à l'architecture ferroviaire à l'extrême ouest du pays, du fait de la présence du style néo-mauresque correspondant à une architecture plus locale et à la population autochtone⁷²¹. Mais, notre enquête a révélé que la conscience patrimoniale des Algériens envers l'héritage colonial est similaire dans tout le pays. Elle est donc davantage nationale que régionale.

Il ressort donc de l'enquête « semi-directive » que nous avons menée que les Algériens prêtent attention à leur patrimoine ferroviaire. Ils aimeraient qu'il soit considéré et protégé comme dans les pays étrangers, même si parfois certains pensent que son architecture est banale ; pour la plupart, sa conservation leur apparaît nécessaire pour la mémoire collective.

3. Les citoyens algériens et leur patrimoine

Comme nous l'avons précédemment évoqué, une autre enquête — conçue cette fois à l'origine pour être une enquête à base d'entretiens directifs — a été menée par l'intermédiaire du réseau social Facebook. Le questionnaire comprenait cinq questions en lien avec la conscience, chez les interviewés, du rôle patrimonial des gares. L'idée était de se renseigner sur la connaissance possédée par les personnes interviewées de leurs droits et devoirs comme citoyens envers le patrimoine en général, et l'héritage colonial ferroviaire plus spécifiquement.

3.1 La réglementation de la protection du patrimoine algérien

La première question concernait le patrimoine en Algérie. Elle était formulée ainsi : « Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en Algérie ? » Les participants, qu'ils aient rempli le questionnaire en français ou celui en arabe, ont répondu *Oui* à plus de 80 %. Cela montre que beaucoup de citoyens algériens savent qu'il existe des lois sur la protection du patrimoine en Algérie. Ce même pourcentage prouve qu'une personne interrogée sur cinq ne connaît pas l'existence de telles lois et qu'il va falloir faire un travail de diffusion de l'information.

⁷²¹ Le style néo-mauresque est apparu à Alger au tout début du XX^e siècle sous le gouverneur général Charles Célestin Jonnart qui, dans un effort pour séduire la population indigène, imposa ce nouveau style qui s'inspirait de l'architecture arabe. OULEBSIR, Nabila. *Les Usages du patrimoine : Monuments, musées et politique coloniale en Algérie, 1830-1930*. Paris : Les Éditions de la MSH, 2004, p. 335.

3.2 Les acteurs de la protection du patrimoine algérien

La seconde question concernait les acteurs principaux de la protection du patrimoine ferroviaire en Algérie. Les répondants devaient choisir entre quatre propositions avec la possibilité d'en sélectionner plusieurs. Les résultats indiquent que quatre personnes sur cinq pensent que l'État ou un organisme en lien avec l'État (les associations culturelles) sont en charge exclusive de la protection du patrimoine en Algérie. Ceci est faux, car, comme nous l'avons expliqué dans le chapitre sur les réglementations du patrimoine, les individus ont aussi un rôle important à jouer dans la protection du patrimoine culturel, ce que sait une personne interrogée sur cinq, qui connaît ainsi un de ses droits de citoyen. La même proportion (20 %) croit qu'il n'y a aucun acteur de la protection du patrimoine en Algérie. Nous pensons que ces résultats proviennent d'un manque de communication des services compétents, ainsi que probablement de l'ignorance d'une partie de la population quant à l'importance de cet héritage.

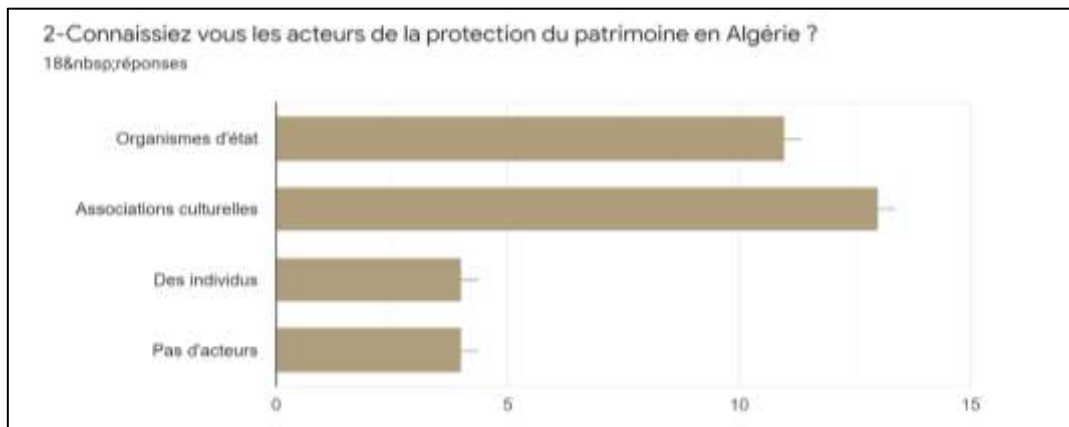


Figure 321 : Graphique en barres présentant les réponses à la question en français sur les acteurs du patrimoine⁷²²

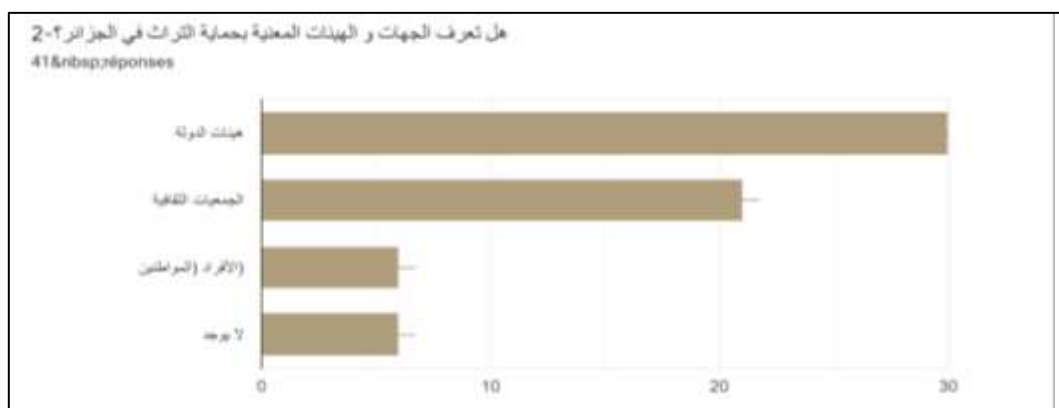


Figure 322 : Graphique en barres présentant les réponses à la question en arabe sur les acteurs du patrimoine⁷²³

⁷²² Graphique généré automatiquement via Google Forms.

⁷²³ Ibid.

3.3 L'engagement citoyen dans la protection du patrimoine.

La troisième question du formulaire nous permettait de mesurer la volonté des citoyens à s'engager dans la protection des biens culturels en Algérie⁷²⁴. Plus d'un tiers des personnes interrogées semblent prêtes à lancer une procédure de protection d'un bien culturel, ce qui démontre que les citoyens algériens ont conscience qu'il existe un patrimoine à protéger.

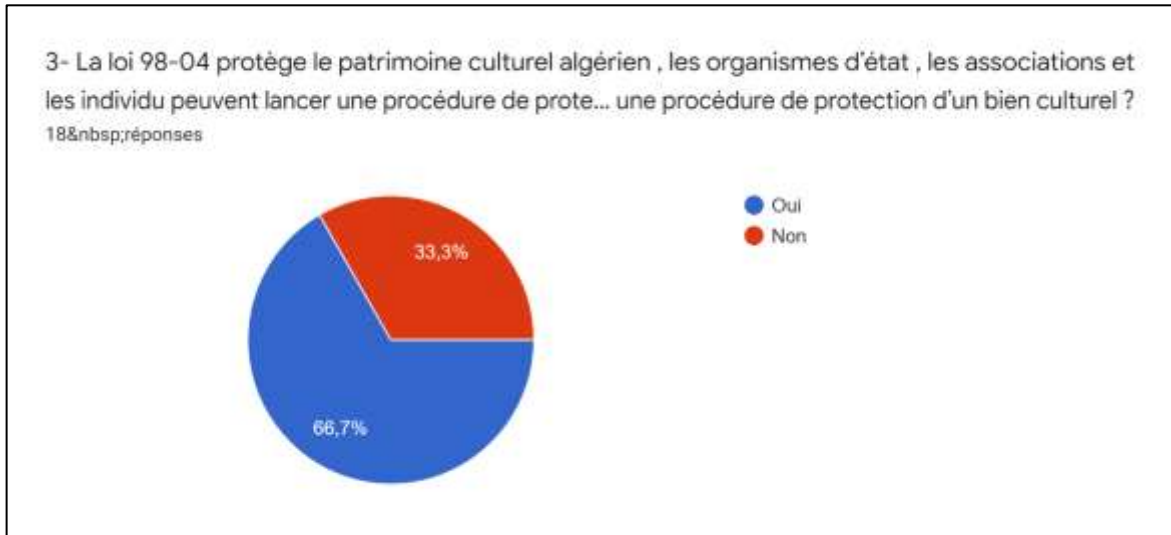


Figure 323 : Graphique en secteurs présentant les pourcentages des réponses en français de la mesure de l'engagement citoyen⁷²⁵

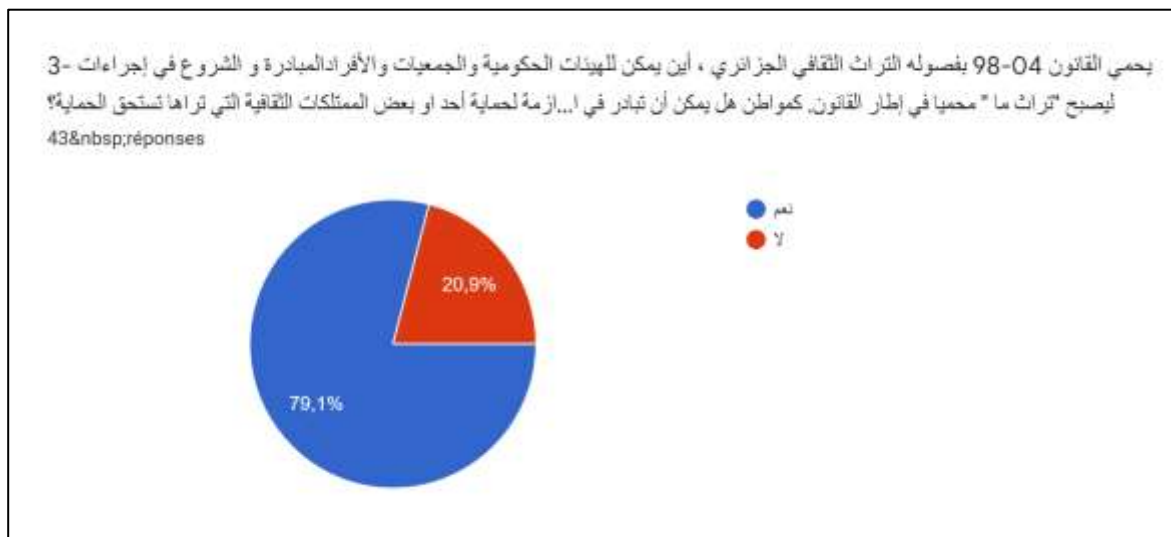


Figure 324 : Graphique en secteurs présentant les pourcentages des réponses en arabe de la mesure de l'engagement citoyen⁷²⁶

⁷²⁴ Cela nous montre l'engagement civique et permet de mesurer le sentiment d'appropriation de l'héritage par la population actuelle.

⁷²⁵ Graphique généré automatiquement via Google Forms.

⁷²⁶ Ibid.

Pour aller au-delà de la simple volonté de protection du patrimoine, nous avons voulu comprendre jusqu'à quel point les interviewés étaient capables de s'engager pour protéger leurs héritages culturels. Pour ce faire, quatre choix s'offraient à eux dans le questionnaire : une participation financière, ou donner de son temps pour participer à une opération de protection, ou les deux, ou rien de cela. Plus de la moitié des personnes interviewées sont prêtes à donner de leur temps pour protéger un patrimoine culturel, auxquelles il faut ajouter les 20 % qui déclarent qu'ils sont prêts à donner leurs temps et leur argent pour voir leur patrimoine protégé. Malgré les 20 % de personnes interrogées qui n'expriment aucun intérêt ou volonté à participer à la protection du patrimoine culturel algérien, les résultats démontrent que beaucoup de volontaires sont prêts à des actions concrètes pour la protection de ce patrimoine.

3.4 La gare, un patrimoine à protéger

La dernière question concernait le patrimoine ferroviaire algérien. Il était demandé aux personnes interviewées si elles considéraient les gares ferroviaires comme une partie intégrante du patrimoine culturel à protéger. La réponse a été positive pour plus de 80 % des personnes sondées.

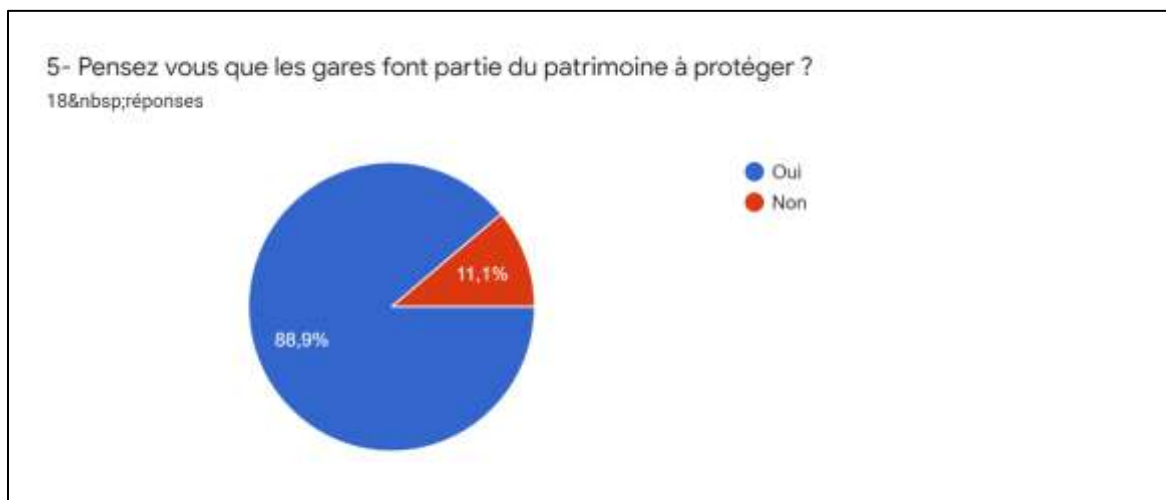


Figure 325 : Graphique en secteurs présentant les pourcentages des réponses en français autour du besoin de préservation des gares⁷²⁷

⁷²⁷ Graphique généré automatiquement via Google Forms.

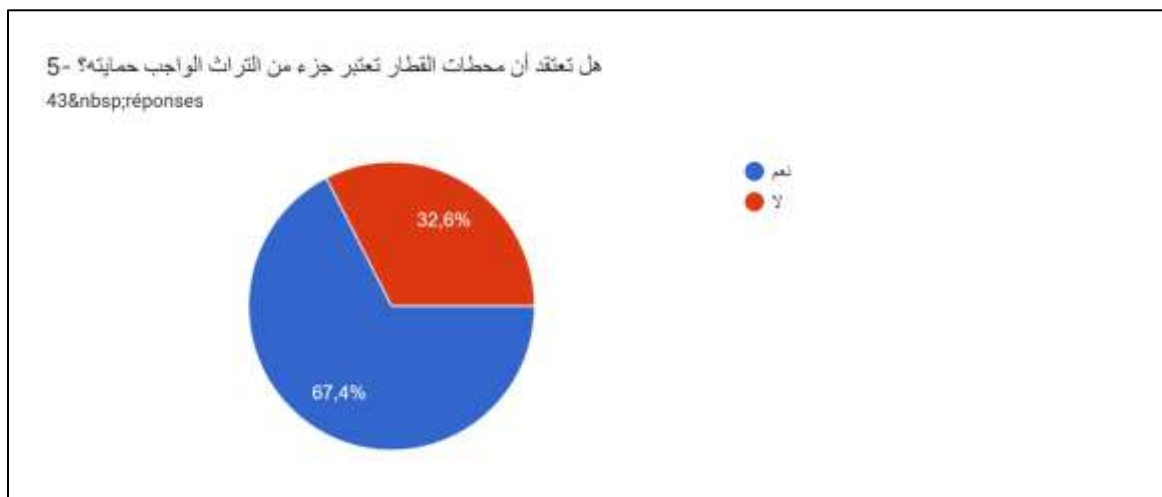


Figure 326 : Graphique en secteurs présentant les pourcentages des réponses en arabe autour du besoin de préservation des gares⁷²⁸

Dans l'ensemble, cette enquête nous a permis de comprendre que les Algériens manquent de connaissances autour de leurs droits et devoirs de citoyens et du rôle qu'ils peuvent jouer dans la protection du patrimoine. Pour autant, l'enquête nous a aussi révélé qu'un bon nombre d'Algériens sont prêts à participer activement au sauvetage de l'héritage culturel algérien, ceci par divers moyens.

⁷²⁸ Graphique généré automatiquement via Google Forms.

Résumé-conclusion

Aujourd'hui, l'importance du rôle des sciences sociales en matière de protection du patrimoine est indéniable, surtout lorsqu'il s'agit de la question du patrimoine colonial. Emmanuel Amougou et ses collaborateurs nous expliquent cette importance dans leur ouvrage *La Question patrimoniale*. Selon eux, « *l'implication des sciences sociales dans les problématiques patrimoniales ne peut se faire sans placer, encore une fois, sociologues, historiens, anthropologues, etc. devant les problèmes inhérents à la pratique de leurs métiers respectifs. De la même façon, l'investissement de ces différents spécialistes ne peut prétendre engendrer, par un effort de recherche et donc d'objectivation, la "relativité généralisée des points de vue" sur les questions liées au patrimoine sans être confronté à un certain nombre d'obstacles relevant et de la portée de la question et de leurs propres positions dans l'espace social global en tant qu'individus au sens où l'entendrait Norbert Elias.* »⁷²⁹

Notre travail a été basé sur trois enquêtes, l'une réalisée *in situ* dans la gare d'Oran et deux autres réalisées par l'intermédiaire de questionnaires postés en ligne. Globalement, une conscience plus considérable chez le public que nous pourrions qualifier d'averti (entretien de terrain) et non averti ou moins averti (enquête semi-directive). Ce travail nous a permis de déterminer que les Algériens connaissent bien l'univers de la gare et les grandes gares des villes algériennes les plus importantes. La gare représente pour eux un bâtiment lié au transport et un lieu historique ; l'aspect fonctionnel précédant l'aspect historique et patrimonial. La plupart des personnes interrogées ont d'ailleurs manifesté leur souhait que les fonctions de la gare se développent et qu'elle dépasse son rôle dans le transport pour devenir un pôle commercial.

Cependant, l'aspect historique et architectural des gares algériennes représente une dimension importante pour les Algériens, certains considérant les gares comme des monuments historiques, comme un patrimoine à part entière. Elles méritent donc soins et considération. Les Algériens appréhendent l'état actuel préoccupant de « leurs » gares et souhaitent les voir reconnues, entretenues et préservées, mais toujours dans le respect de leur fonction dans le transport.

Ils sont conscients que les gares font partie d'un héritage colonial, mais sans que ce soit un problème pour eux. Ils portent une attention particulière à ce patrimoine et souhaitent qu'il soit considéré et protégé, comme cela se fait à l'étranger, car sa préservation est nécessaire à la mémoire collective. Leur prise de conscience va au-delà de toute polémique autour du

⁷²⁹ AMOUGOU, Emmanuel, CHADOIN, Olivier, GUROV, Radian, et al. *Op.cit.* 8.

patrimoine colonial. Les gares sont considérées avec leurs valeurs architecturale et historique et ils expriment leur regret de les voir disparaître avec le temps. Un grand nombre d'Algériens se disent d'ailleurs prêts à participer activement à la protection de leur patrimoine culturel par divers moyens, à l'instar de l'action récente (2020) d'une association locale qui a empêché la destruction de ce qui reste de la gare d'El-Oued. Par contre, ils connaissent mal leurs responsabilités en tant que citoyens et le rôle qu'ils peuvent jouer dans la protection de ce patrimoine, ce qui peut limiter leurs actions.

Figure 327 : La gare d'El-Oued, dont une partie a été sauvée par une association locale⁷³⁰



⁷³⁰ L'association Kounous El Djazair (Trésors de l'Algérie) a demandé de stopper la destruction de la gare d'El-Oued et la ministre de la Culture a donné son accord. CHAHINEZ, Ghellab. El Oued/Vieille gare ferroviaire : La ministre de la Culture stoppe la destruction du silo. Dans : *REPORTERS ALGERIE* [en ligne]. 26 août 2020. [Consulté le 24 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.reporters.dz/el-oued-vieille-gare-ferroviaire-la-ministre-de-la-culture-stoppe-la-destruction-du-silo/>.

Chapitre 10 : Politique ferroviaire actuelle en Algérie

*Les gares ont un avenir. Depuis bientôt deux siècles, elles sont toujours porteuses d'espoir et de progrès. Certaines d'entre elles sont même entrées dans le 21^e siècle en tournant le dos à leur passé.*⁷³¹

Clive Lamming

Ces dernières années, le plan de modernisation et d'investissement des chemins de fer du gouvernement algérien a été validé, avec l'extension du réseau ferroviaire de 3 400 kilomètres à 12 500 kilomètres. Un des objectifs du gouvernement avec ce plan est d'augmenter le transport ferroviaire pour répondre au développement de projets dans plusieurs secteurs économiques. Un autre objectif est de préparer le développement du train à grande vitesse, lequel nécessite des voies aux caractéristiques techniques particulières.

Après avoir détaillé les huit axes du projet gouvernemental de modernisation ferroviaire, nous analyserons l'impact effectif et prévisible de ce projet sur une ligne ferroviaire représentative et sur les quatre gares sélectionnées dans le cadre de notre travail de recherche, puis nous donnerons notre avis sur la politique ferroviaire promue à travers le projet de modernisation, et nous terminerons ce chapitre par mesurer l'impact du projet de modernisation sur nos cas d'études.

1. Le projet gouvernemental de modernisation ferroviaire

En 2014, la situation économique algérienne était avantagee par la hausse du prix du pétrole et l'État algérien n'avait pas de problèmes budgétaires. Il a alors lancé plusieurs projets de grande envergure dans différents secteurs économiques : agriculture, industrie, ainsi que la construction de différents équipements. Le tout nécessitait des infrastructures routières, ferroviaires et aériennes. Plusieurs aéroports ont vu le jour et le gouvernement décida, par le

⁷³¹ LAMMING, Clive. *Paris au temps des gares : grandes et petites histoires d'une capitale ferroviaire*. Paris : Parigramme, 2011, p. 154.

biais de son ministre des Transports, de lancer un projet qu'on pourrait qualifier de « pharaonique ». Il visait à moderniser le chemin de fer algérien, notamment en adaptant les voies aux trains à grande vitesse, et à développer le secteur du transport ferroviaire algérien, en multipliant par quatre la taille du réseau ferroviaire existant.

L'avant-projet de modernisation ferroviaire a été confié à Amar Ghoul, ingénieur de formation, connu comme l'homme des grands projets en Algérie et remarqué lors de la construction de l'autoroute Est-Ouest dont il a été l'initiateur⁷³². En deux mois, M. Ghoul valida un nouveau tracé pour les lignes du chemin de fer algérien, qui respectait uniquement un aspect technique, négligeant les dimensions historique et patrimoniale.

Ce projet a été confié en 2014 à l'entreprise d'État ANESRIF (Agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires), une institution publique industrielle et commerciale créée en 2005 ; il se développe depuis selon huit axes comprenant deux rocades, trois lignes pénétrantes, deux boucles et une ligne minière à l'extrême-est du pays.

1.1 La modernisation de la « ligne marraine » du réseau ferroviaire

Le premier axe du projet de modernisation du réseau ferroviaire concerne l'ancienne ligne impériale validée par Napoléon III et nommée autrefois « ligne impériale du Tell »⁷³³. Cette ligne ferroviaire est chargée d'histoire ; elle passe par de nombreuses gares construites dans différents styles. À l'extrême-est, on peut identifier le style néoclassique ; plus on progresse vers la capitale, plus ce style laisse la place à l'éclectique ; c'est de nouveau le style néoclassique qui s'impose dans les gares d'Alger et de Blida, alors que les gares situées entre ces villes affichent un style moderne, à l'image de la gare d'Oued Smar. Le style moderne est également majoritaire dans le tronçon qui va du centre à l'ouest, avec par exemple la gare de Chlef ou celle d'El Attaf ; l'extrémité ouest de la ligne est dominée par le style néo-mauresque à l'image des gares d'Oran et de Tlemcen.

Les travaux de modernisation de la « ligne marraine » concernent majoritairement un dédoublement de voies sur environ 1 800 kilomètres⁷³⁴ en cumulé. Un changement de tracé est aussi prévu à certains endroits, ce qui augmente le risque d'abandon de certaines gares.

⁷³² Amar Ghoul est un homme politique algérien. Il fut notamment ministre des Transports.

⁷³³ Dans un décret du 8 avril 1857, Napoléon III donna son accord pour l'établissement d'un réseau de chemin de fer en Algérie. POGGI, Jaques. *Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie*. PARIS : LAROSE, 1931, p. 31.

⁷³⁴ Chiffres annoncés par ANESRIF (2014). *Nos Projets* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 29 avril 2020]. Disponible à l'adresse : <https://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles.html>.



Figure 328 : Le réseau de la rocade ferroviaire nord⁷³⁵

1.2 La nouvelle rocade des Hauts Plateaux

La rocade des Hauts Plateaux a comme base des lignes de chemin de fer qui appartenaient autrefois à la Société de construction des Batignolles (devenue Compagnie des chemins de fer Bône-Guelma et prolongements) à l'est et à la Compagnie ferroviaire de l'Ouest algérien à l'ouest. Ces deux lignes doivent être reliées entre elles par une nouvelle ligne ferroviaire en cours de construction sur 470 kilomètres. Celle-ci reliera par une voie simple les villes de Saïda, Tiaret, Tissemsilt, Boughzoul et M'Sila.



Figure 329 : Le réseau de la rocade ferroviaire des Hauts Plateaux⁷³⁶

⁷³⁵ Rocade Nord et ses dessertes. Dans : *Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/118-rocade-nord-et-ses-dessertes.html>.

⁷³⁶ *Rocade des Hauts Plateaux* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/126-rocade-des-hauts-plateaux.html>.

Cette grande ligne a pour double vocation de connecter entre elles des villes anciennement écartées du réseau national et de désengorger les grandes villes intérieures par un maillage permettant différentes connexions pour une meilleure fluidité.

1.3 La modernisation des lignes industrielles du territoire

Quatre axes du projet de modernisation consistent dans l'extension de lignes minières, pétrolière et gazière.

1.3.1 L'extension de la ligne minière de l'Est

La ligne minière de l'Est est une ligne construite par la Compagnie des chemins de fer Bône-Guelma ; elle est située à l'extrême-est du pays, sur la frontière algéro-tunisienne. Cette ligne est stratégique à l'échelle régionale, car elle relie les mines de phosphates de l'Ouenza et Bou Khedra et s'ouvre sur les mines de fer de Djebel Onk.

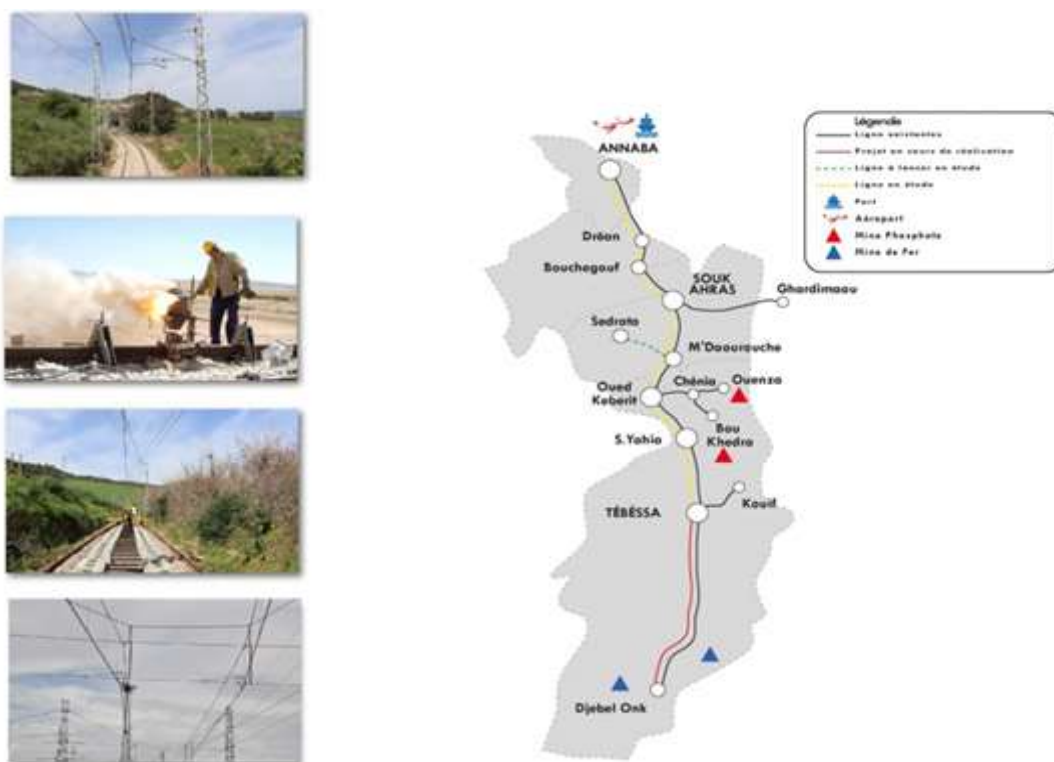


Figure 330 : L'extension de la ligne minière de l'Est⁷³⁷

Ce projet prévoit le dédoublement complet de l'ancienne ligne reliant Annaba à Tébessa et la création d'une voie double de Tébessa à Djebel Onk. Malgré l'importance économique de

⁷³⁷ Ligne Minière Est. Dans : Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires [en ligne]. 2017. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/131-ligne-mini%C3%A8re-est-588-km.html>.

cette ligne, dont les travaux de rénovation sur la portion ancienne ont été lancés durant le courant de l'année 2018⁷³⁸, le projet de modernisation n'impacte pas la gare ferroviaire d'Annaba. Notamment, il ne prévoit pas le remplacement de la gare existante.

1.3.2 La création d'une ligne minière à l'ouest

Le projet de modernisation ferroviaire prévoit la création de la « pénétrante Ouest », par extension d'une ligne créée par la Compagnie de l'Ouest algérien qui gérait la liaison entre Oran et Béchar. Il s'était développé sur cette ancienne ligne une architecture particulière de gares que nous avons précédemment qualifiées de « gares fortifiées ».



Figure 331 : La ligne de l'Ouest étendue, nommée « la pénétrante Ouest »⁷³⁹

La ligne ferroviaire est construite à la frontière marocaine et elle relie plusieurs villes du nord aux oasis de la Saoura et de Figuig. Le projet de modernisation va connecter la ville de Béchar à la ville la plus excentrée de l'Ouest algérien, Tindouf. Prévues sur plus de 800 kilomètres, elle permettra de desservir la plus grande réserve de fer au monde, à savoir la mine de Gar Djebilet. Cela donnera un appui commercial à cette ligne et une importance industrielle à la région. Ce tracé se trouvait dans l'ancien projet abandonné du Transsaharien.

⁷³⁸ Des travaux d'embellissement ont eu lieu en 2018.

⁷³⁹ Pénétrante Ouest. Dans : *Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/133-penetrante-ouest.html>.

1.3.3 L'extension d'une ligne pétrolière à l'est

Le cinquième axe du développement du projet de modernisation ferroviaire aboutira à une ligne nommée « la pénétrante Est ». Elle résultera de l'extension d'une ancienne ligne ferroviaire qui appartenait à la Compagnie PLM et faisait la liaison entre Philippeville et Touggourt, reliant ainsi les oasis de Biskra et de Touggourt à la mer.

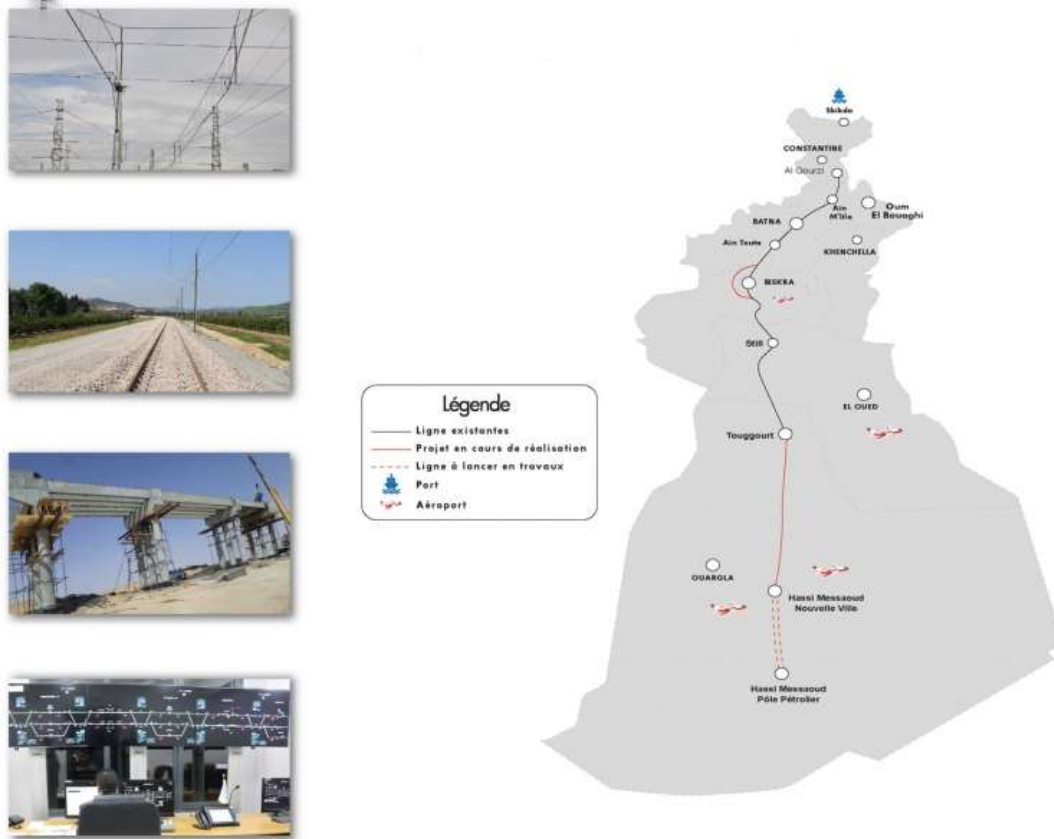


Figure 332 : La ligne pétrolière de l'Est étendue, nommée « la pénétrante Est »⁷⁴⁰

Les travaux du projet de modernisation vont permettre de rejoindre le pôle pétrolier de Hassi Messaoud ; ils rajouteront un nouveau mode de transport permettant de désengorger la ville de Hassi Messaoud desservie pour le moment par la route et par voie aérienne.

1.3.4 La création de la ligne gazière du Centre

Le sixième axe du projet est représenté par une ligne centrale perpendiculaire à la mer. Cette ligne traversera la moitié du pays du nord au sud, s'emboîtera avec la rocade nord au niveau de Blida avec un tronçon allant d'Alger à Blida, et croisera avec la rocade des Hauts

⁷⁴⁰ Pénétrante Est (El Gourzi – Hassi Messaoud). Dans : *Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/136-penetrante-est-el-gourzi-hassi-messaoud.html>.

Plateaux au niveau de la gare de Boughzoul jusqu'à la gare de Djelfa, pour finir 100 kilomètres plus au sud dans la ville de Laghouat. Cette « pénétrante Centre » sera reliée à la boucle du Sud-Est pour desservir le plus grand gisement gazier du pays à Hassi R'Mel.



Figure 333 : La ligne du Centre étendue, nommée « la pénétrante Centre »⁷⁴¹

1.4 La création de boucles touristiques au sud

Afin de créer une interconnexion entre les grandes villes du sud de l'Algérie, deux boucles sont à l'étude, une à l'est reliant la pénétrante Est à la pénétrante Centre sur 650 kilomètres. Cette boucle peut être considérée comme une ligne stratégique du pays ; elle reliera le plus grand gisement pétrolier d'Algérie, à Hassi Messaoud, au plus grand gisement gazier, à Hassi R'Mel. Ces deux gisements assurent plus de 90 % des recettes de l'État.

À l'ouest, une boucle reliant la pénétrante Centre à la pénétrante Ouest sur 1 500 kilomètres (la taille d'une rocade) est prévue. Elle peut être considérée comme une ligne touristique du Sahara algérien, car elle traverse les villes touristiques du Sud comme Timimoune, Béni Abbés, Ghardaïa, Tamanrasset, El Menia et Adrar, ainsi que leurs oasis et leurs ksour.

⁷⁴¹Pénétrante Centre. Dans : *Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/141-penetrante-centre.html>.

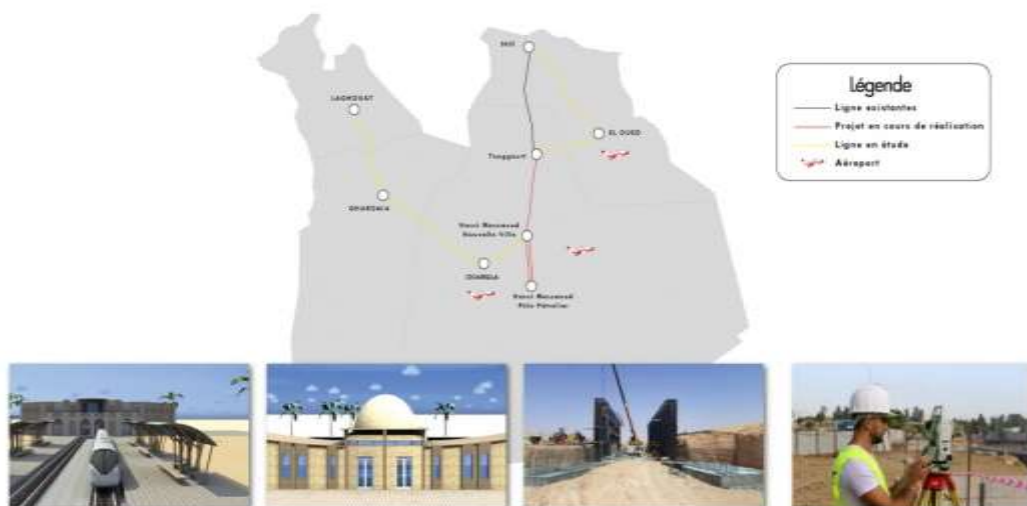


Figure 334 : La boucle touristique du Sud-Est⁷⁴²



Figure 335 : La boucle touristique du Sud-Ouest⁷⁴³

2. La politique ferroviaire : entre défis et enjeux

Un impressionnant programme de modernisation ferroviaire s'est donc engagé à travers tout le territoire algérien, comprenant la mise en place de nouvelles voies et de doubles voies, l'électrification du réseau, la correction des profils, etc. Cette politique de modernisation et d'investissement ferroviaire, approuvée ces dernières années par les différents gouvernements,

⁷⁴² ANESRIF. Boucle Sud Est. Dans : *Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017, p. 07. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/itemlist/category/56-axe07-boucle-sud-est.html>.

⁷⁴³ ANESRIF. Boucle Sud-Ouest. Dans : *Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/147-boucle-sud-ouest.html>.

répond à des contraintes techniques et n'intègre pas la dimension historique et patrimoniale du réseau.



Figure 336 : L'ampleur des travaux confiés à l'ANESRIF⁷⁴⁴

Si l'argument technique est justifié, nous nous questionnons sur le devenir du patrimoine ferroviaire qui se trouve ainsi menacé de disparition. L'Algérie prévoit la démolition de nombreuses gares, sans que celles-ci aient été étudiées au préalable ou accompagnée d'une approche historique ou patrimoniale en mesure d'assurer leur sauvegarde⁷⁴⁵. Une menace plane ainsi sur ces structures historiques et patrimoniales et les place en état de vulnérabilité. On peut craindre la démolition et la reconstruction de nombreuses gares, sans supervision patrimoniale ou historique, à l'instar de celle d'El Harrach.

⁷⁴⁴ ANESRIF. Ampleur des travaux. Dans : *Agence Nationale d'Etudes et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 1 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/qui-somme-nous/item/67-ampleur-des-travaux.html>.

⁷⁴⁵ Gare de Boukadir, gare d'Oued Sly, etc.



Figure 337 : Photos de démolition de la gare de la ville d'El Harrach, ex Maison-Carrée⁷⁴⁶

Pour avoir une idée du nombre de gares disparues et des transformations subies avant et après le projet de modernisation, nous avons considéré un tronçon proche de notre zone de travail : la ligne marraine du réseau national allant de la gare de Chlef à celle d'Oran, exploitée à l'origine par la Compagnie PLM. Sa longueur — environ 200 kilomètres de voies — est suffisamment raisonnable pour qu'il soit représentatif de l'intégralité du réseau — environ 5 pourcents de voies existantes —. Nous y avons mené un travail de terrain de plusieurs jours pour identifier les gares existantes qu'elles soient historiques ou actuelles. Nous avons également mené des recherches auprès des habitants pour déterminer l'emplacement des gares disparues. Enfin, nous avons enquêté sur les futures gares et évalué l'avancement de leur réalisation.

Ce travail de terrain et la consultation de documentations ont permis l'élaboration de deux cartes. L'une fait le point sur les gares coloniales actuelles et disparues de l'ancien réseau PLM reliant Chlef à Oran. L'autre donne, pour les gares coloniales et postcoloniales de ce même

⁷⁴⁶ Archive SNTF.

tronçon, le statut actuel conservé/non conservé dans le cadre du projet gouvernemental de modernisation. C'est ce que nous allons maintenant présenter.

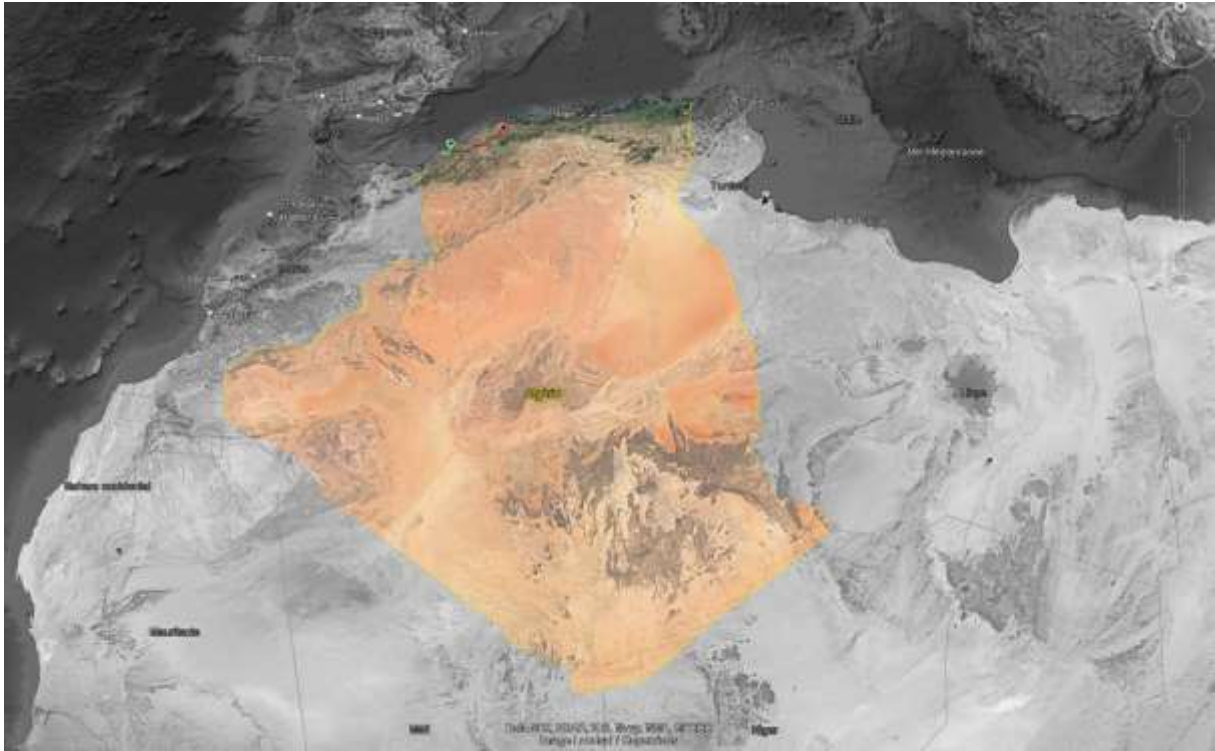


Figure 338 : Carte de l'Algérie avec, en rouge, le réseau à étudier⁷⁴⁷

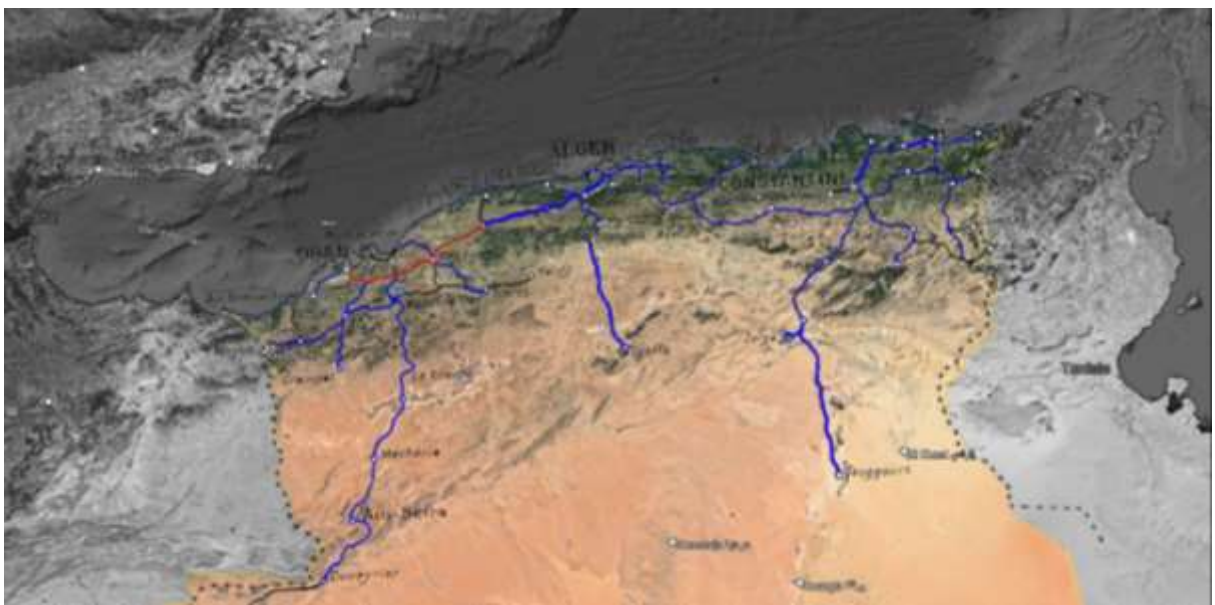


Figure 339: Le réseau algérien et tronçon d'étude⁷⁴⁸

⁷⁴⁷ Carte faite par l'auteur.

⁷⁴⁸ Carte faite par l'auteur.

2.1 L'état de fonctionnalité des gares coloniales

Sur les treize gares coloniales répertoriées sur notre tronçon d'étude, six sont fonctionnelles, dont deux seront pourtant remplacées, quatre ne sont plus fonctionnelles et trois n'existent plus. Toutes les gares non fonctionnelles ou disparues ont été remplacées.

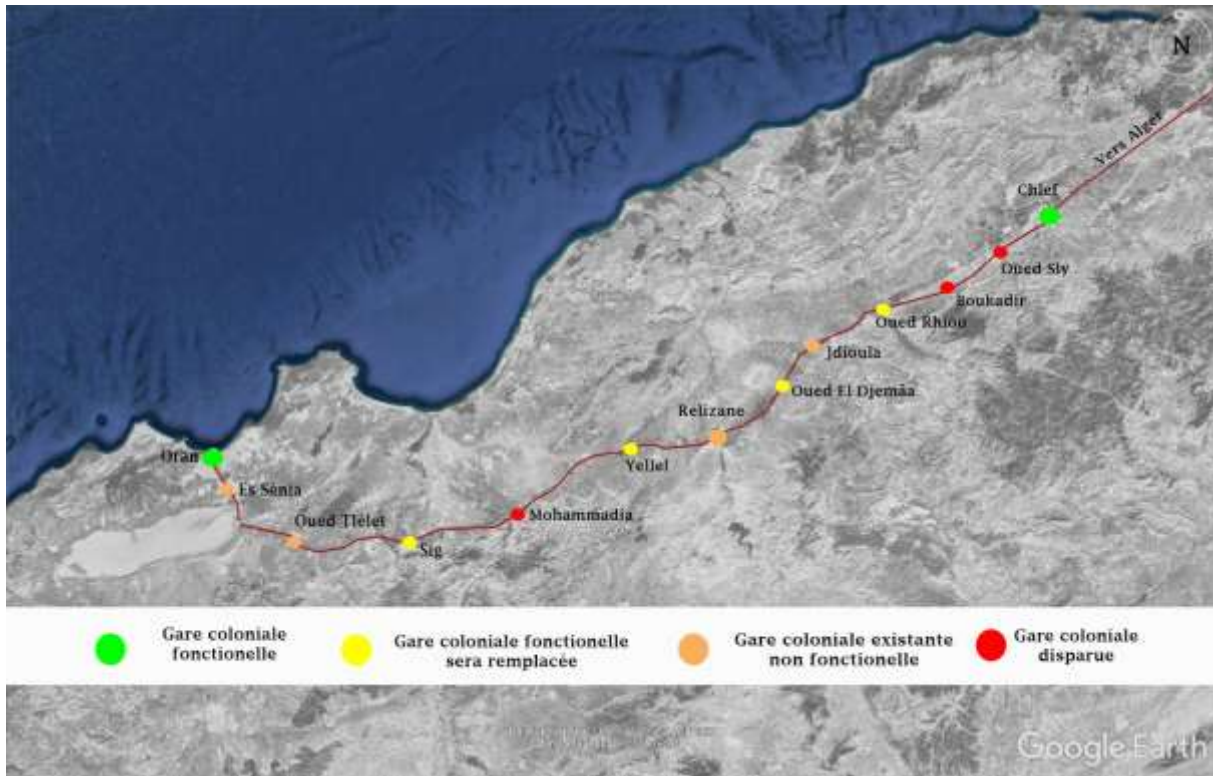


Figure 340 : Gares coloniales actuelles et disparues de Chlef à Oran sur l'ancien réseau PLM⁷⁴⁹

2.1.1 Les gares coloniales fonctionnelles

À l'heure actuelle, sur les treize gares coloniales répertoriées de Chlef à Oran, six gares sont fonctionnelles, mais ce sont uniquement deux gares qui ne sont pas soumises à un projet de remplacement. Il s'agit des gares de Chlef (ex-Orléansville) et d'Oran, situées aux deux extrémités du tronçon choisi.

La gare d'Orléansville détruite par le séisme de 1956, a été reconstruite durant la période coloniale dans un style moderne. La gare d'Oran, de style néo-mauresque, s'est vu adjoindre durant l'année 2021 une gare dédiée aux trains Coradia à grandes vitesses, ainsi que nous l'avons évoqué précédemment et comme nous le détaillerons dans la partie 3 de ce chapitre.

⁷⁴⁹ Carte faite par l'auteur.



Figures 341 : Évolution de la gare de Chlef⁷⁵⁰



Figures 342 : Évolution de la gare d'Oran⁷⁵¹

2.1.2 Les gares coloniales fonctionnelles en attente de remplacement

Toujours sur notre tronçon d'études, sur les six gares coloniales fonctionnelles, quatre vont être remplacées imminemment : les gares d'Oued Rhiou, d'Oued El Djemaa, de Yellel et de Sig. Dans le cadre du projet gouvernemental de modernisation, de nouvelles gares ont été construites sur le site des gares coloniales, sauf à Sig. Ces gares coloniales méritent une attention particulière, car elles sont bien entretenues et remplissent pleinement leurs fonctions. Le choix de construire de nouvelles gares pour les remplacer ne nous semble donc pas justifié.

Le guichetier de la gare d'Oued Rhiou nous a confié que plusieurs lettres avaient été adressées à l'administration du chemin de fer afin de sauver cette gare construite durant la période coloniale. Aucune réponse n'a été apportée concernant l'avenir de cette gare.

⁷⁵⁰ À gauche, la première gare de Chlef, disparue car touchée par le séisme du 9 septembre 1954, suivie d'une photo de la gare actuelle dans les cinquante et une photo personnelle actuelle.

⁷⁵¹ À gauche, la première gare de Oran, Aujourd'hui, suivie d'une photo de la gare actuelle dans les trente et une photo personnelle actuelle.



Figure 343 : La gare d'Oued Rhiou⁷⁵²

La gare d'Oued El Djemaa sera détruite très prochainement du fait de la modernisation du réseau algérien. En effet, le dédoublement des voies fait qu'elles arrivent directement sur le site de la gare actuelle. La date de son évacuation n'est pas encore prévue, mais ne devrait pas tarder.



Figure 344 : La gare d'Oued El Djemaa⁷⁵³

La démolition de la gare historique de Yellel est prévue, car la troisième voie du nouveau réseau arrive à moins d'un mètre du bâtiment. Sa disparition semble assez imminente. Il est à noter que cette gare a reçu en 2014, par la SNTF, le prix de la gare la mieux entretenue. Le chef de la gare est très fier de ce prix et il ne comprend pas la nécessité de démolir cette gare toujours bien entretenue et en bon état.

⁷⁵² Photo prise par l'auteur 09/2022

⁷⁵³ Photo prise par l'auteur 09/2022



Figure 345 : La gare de Yellel⁷⁵⁴

L'avenir est davantage incertain pour la gare coloniale de Sig. Cette gare remplit pleinement sa fonction et se trouve bien intégrée dans son milieu urbain. Le besoin d'une nouvelle gare sur ce site ne se justifie pas à nouveau. Cependant, l'état de la gare dû à un manque d'entretien laisse à croire qu'une nouvelle gare verra le jour dans les prochaines années.



Figure 346 : La gare de Sig⁷⁵⁵

2.1.3 Les gares coloniales existantes non fonctionnelles

Sur les quelque 200 kilomètres de voies éludées, quatre gares coloniales ont toujours leur bâtiment existant, mais elles ont perdu leur fonction d'usage. Ce sont les gares de Jdiouia, de Relizane, d'Oued Tlélat et d'Es-Sénia. Ces anciennes gares ont souvent été remplacées vers le début des années 1990, durant la décennie noire algérienne⁷⁵⁶. Leur état actuel mérite une attention particulière, car plusieurs d'entre elles risquent l'effondrement.

⁷⁵⁴ Photo prise par l'auteur 09/2022

⁷⁵⁵ Photo prise par l'auteur 09/2022

⁷⁵⁶ la décennie noire l'algérie était frappé d'une gguerre civile qui a duré presque 10ans.

Le bâtiment de l'ancienne gare de Jdiouia est d'un plan similaire à celui de la gare d'Oued Djema. Il ne remplit pas sa fonction d'usage, mais est entièrement occupé par d'anciens cheminots. Son devenir dans le cadre du projet de modernisation n'est pas confirmé. Selon un occupant, de nouveaux logements sont promis par la SNTF. Nous ne savons pas si ce projet de déménagement est lié à la modernisation du réseau ou à un souhait de la SNTF.



Figure 347 : La gare coloniale de Jdiouia⁷⁵⁷

L'ancienne gare de Relizane a été remplacée par une gare intermédiaire lors des années 1990. Le bâtiment est aujourd'hui occupé par d'anciens cheminots bien qu'une partie risque fortement l'effondrement. Le projet de modernisation gouvernemental prévoit une ligne éloignée de 10 kilomètres de celle actuelle et une nouvelle gare.



Figure 348: La gare coloniale de Relizane⁷⁵⁸

L'ancienne gare d'Oued Tlélat est partiellement abandonnée depuis que la gare actuelle a été réalisée, il y a une vingtaine d'années, vers le début de ce siècle. Une partie du bâtiment de l'ancienne gare est occupée par d'anciens cheminots.

⁷⁵⁷ Photo prise par l'auteur 09/2022

⁷⁵⁸ Photo prise par l'auteur 09/2022



Figure 349 : La gare coloniale d'Oued Tlélat⁷⁵⁹

La gare historique d'Es-Sénia ne remplit plus sa fonction d'usage depuis une trentaine d'années. Elle sert aujourd'hui de logement de fonction à des cheminots malgré un état très dégradé. Selon le chef de la nouvelle gare d'Es-Sénia, la SNTF n'est plus propriétaire de l'ancienne gare, car les logements de fonction créés ont été vendus à des cheminots. Ainsi l'entretien des bâtiments relèverait de propriétaires privés et non la SNTF.



Figure 350 : La gare d'Es-Sénia⁷⁶⁰

⁷⁵⁹ Photo prise par l'auteur 09/2022

⁷⁶⁰ Photo prise par l'auteur 09/2022

2.1.4 Les gares coloniales disparues

L'étude de la ligne impériale du Tell révèle que trois gares historiques ont totalement disparu : la gare d'Oued Sly (anciennement Malakoff), celle de Boukadir (anciennement Charon), et celle d'El Mohammadia (anciennement Perrégaux). Les deux premières gares avaient été construites selon le même plan que les gares d'Oued Djemaa et de Jdiouia.



Figure 351 : De gauche à droite, les gares d'Oued Sly, de Boukadir et d'El Mohammadia

2.2 Le projet de modernisation, choix mémoriel ou économique ?

D'après différentes communications de l'ANESRIF, la priorité n'est pas à la prise en compte des anciens bâtiments pour voyageurs. La politique actuellement menée ne privilégie pas la reconnaissance au titre de patrimoine national des anciennes gares ; cela est probablement dû à un manque de connaissances liées à cet héritage, ou au rejet d'un patrimoine datant de la période coloniale. On peut aussi évoquer le fait que l'inscription d'une gare complexifie les processus d'entretien et de modification ; ainsi, l'acquisition d'un statut patrimonial pour d'anciennes gares rendrait difficile la réalisation en temps voulu de nouvelles gares, ce que ne souhaite vraisemblablement pas l'ANESRIF. Il est aussi probable que l'ANESRIF souhaite mettre fin à l'image vétuste qui émane des gares algériennes et de la SNTF, en construisant « à la chaîne » des gares contemporaines.

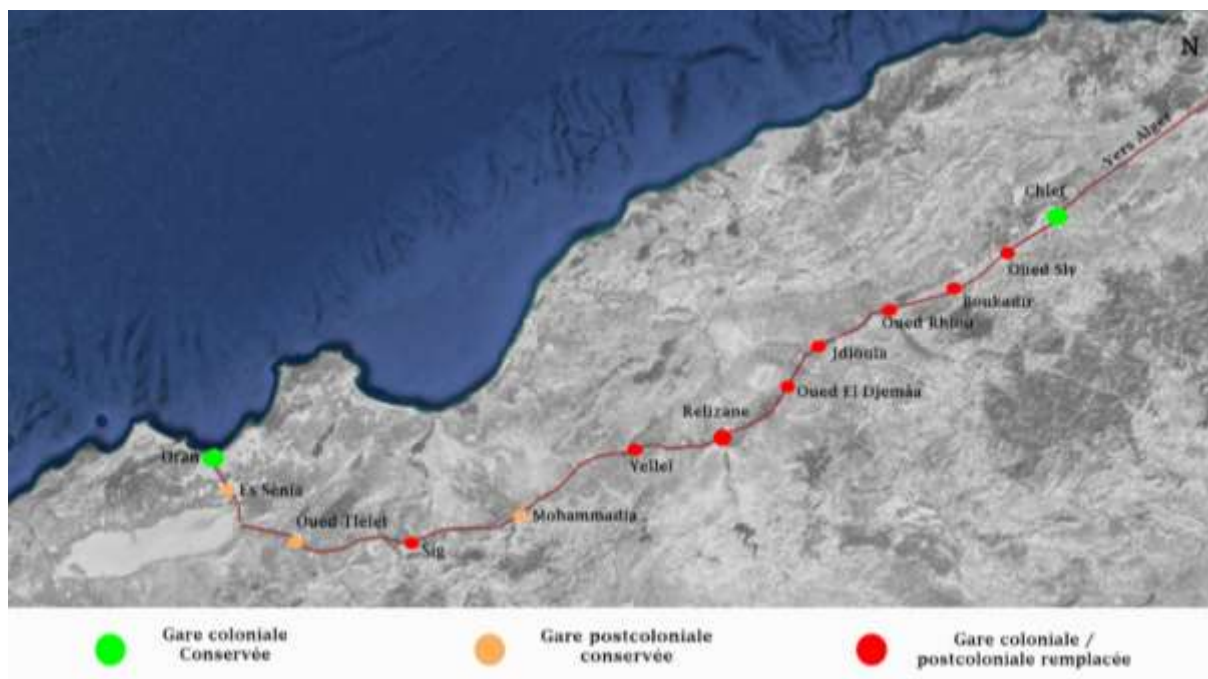


Figure 352: L'état des gares coloniales actuellement⁷⁶¹

2.2.1 Les gares coloniales conservées

Sur les treize gares étudiées, deux gares coloniales sont intégrées dans le projet de modernisation ferroviaire : la gare de Chlef qui remplit pleinement ses fonctions et qu'il n'est pas prévu de remplacer ; la gare d'Oran qui a vu se construire une nouvelle petite gare sur le même site avec laquelle elle partage le flux de voyageurs. De plus, comme nous l'avons noté précédemment, l'avenir de la gare de Sig est incertain du fait de dégradations majeures témoignant d'un mauvais état général. Nous ne savons donc pas si elle sera conservée ou remplacée ni si, dans un cas comme l'autre, elle sera réhabilitée.

2.2.2 Les gares postcoloniales conservées

La ligne ferroviaire étudiée a été rénovée d'Oran à El Mohammadia au début du siècle. De nouvelles gares ont remplacé les gares coloniales, à l'exception de celles de Sig et d'Oran où elles sont encore fonctionnelles. Ces gares postcoloniales d'Es-Sénia, d'Oued Tlélat et d'El Mohammadia ont été intégrées dans le projet de modernisation qui ne les impactera donc pas.

⁷⁶¹ Carte faite par l'auteur.



Figure 353 : La gare actuelle d'Es-Sénia⁷⁶²



Figure 354 : La gare actuelle d'Oued Tlélat⁷⁶³

⁷⁶² Photo prise par l'auteur 09/2022





⁷⁶³ Photo prise par l'auteur 09/2022














Figure 355 : La gare actuelle d'El Mohammadia⁷⁶⁴

2.2.3 Les gares coloniales et postcoloniales menacées de disparition imminente

L'ampleur du projet de modernisation ferroviaire est visible à travers les gares qu'il impacte. Sur les treize gares du tronçon étudié, six gares coloniales et une gare postcoloniale vont être ou ont été remplacées dans le cadre de ce projet. Le devenir de plusieurs des gares remplacées encore existantes est déjà prévu : elles vont être détruites. Nous allons dresser la situation de ces gares dans un tableau en permettant une meilleure lecture.

Localisation et statut de l'ancienne gare	Ancienne gare	Nouvelle gare
Oued Sly ex Malakoff Aujourd'hui disparue		
Boukadir ex Charon Aujourd'hui disparue		

⁷⁶⁴ Photo prise par l'auteur 09/2022

<p>Oued Rhiou</p> <p>Fonctionnelle, menacée de destruction</p>		
<p>Jdiouia</p> <p>Non fonctionnelle, menacée de destruction</p>		
<p>Oued El Djemaa</p> <p>Fonctionnelle, menacée de destruction</p>		
<p>Yelle ex L'Hillil</p> <p>Non fonctionnelle, menacée de destruction</p>		
<p>Relizane</p> <p>Non fonctionnelle, menacée de destruction</p>		
<p>Sig ex Saint-Denis-de-Sigg</p> <p>Fonctionnelle, avenir incertain</p>		<p>Pas de nouvelle gare actuellement prévue</p>

Comme on peut le remarquer, six des sept nouvelles gares ont la même architecture et le même plan architectural. Elles ont été construites selon un modèle commun réalisé par l'ANERSIF et adapté pour chaque site. Le même principe avait d'ailleurs été appliqué pour la

construction des gares coloniales lors de la création de cette ligne. On pourra conclure que la décision de la SNTF et de l'ANERSIF reposait sur une motivation économique, celle-ci s'appuyait sur une modernisation des gares qui suivait des modèles conçus et adaptés aux différents emplacements, ignorant ainsi l'aspect mémoriel des anciennes gares, ils ont été écartés du projet de modernisation ferroviaire.

2.3 Démocratie, politique et préservation des gares

En Algérie, la démocratie verticale prédomine et réduit la participation citoyenne et populaire dans les projets en cours. Les avis des citoyens et des experts ne sont pas systématiquement pris en compte.

Pour ce qui est de la politique ferroviaire, nos recherches laissent entendre que le projet de modernisation vise surtout à satisfaire des considérations politiques et électorales axées sur les chiffres - la quantité de réalisations plutôt que la qualité - plutôt qu'à poursuivre une stratégie économique clairement définie par l'État, comme cela a été le cas dans d'autres projets, tels que l'autoroute Est-Ouest ou le projet Desertec. Les impacts de cette politique pourront être appréhendés en examinant les quatre cas d'études qui sont le sujet du point suivant.

3. L'impact du projet de modernisation ferroviaire sur nos cas d'étude

Le nouveau projet de modernisation ferroviaire en Algérie a eu un impact direct sur les gares algériennes, différent d'une gare à une autre. Nous l'avons déjà abordé dans la partie précédente et vu qu'il engendre la disparition de gares coloniales et postcoloniales. Nous allons maintenant analyser son impact sur nos quatre gares d'études, en les classant de la moins à la plus touchée, sans respecter l'ordre chronologique qui avait été maintenu jusqu'à présent dans ce rapport de thèse. Cette partie est donc consacrée uniquement à nos cas d'études ; une étude plus large sera nécessaire pour préserver d'autres bâtiments voyageurs.

3.1 Annaba, une gare sous statu quo

Dans le projet de modernisation ferroviaire, la gare d'Annaba n'a pas été profondément impactée. L'investissement financier consacré à cette gare a permis la rénovation des façades. Comme nous l'avons précédemment évoqué, cette rénovation n'a pas tenu compte de l'aspect historique du bâtiment. La peinture de façade appliquée falsifie l'authenticité du bâtiment et endommage le patrimoine.

Figure 356 : La gare d'Annaba avant la rénovation de 2018⁷⁶⁵



Figure 357 : La gare d'Annaba après la rénovation de 2018⁷⁶⁶



L'intérieur de la gare d'Annaba, les voies et la halle n'ont pas été affectés par les travaux de modernisation ferroviaire. Nous pouvons dès lors considérer cette gare comme la moins atteinte par le projet algérien de modernisation ferroviaire.

⁷⁶⁵ CRONEISS, Marcelle et CRONEISS, Gilles. *Bone la coquette, la gare* [image en ligne]. 2005. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse :

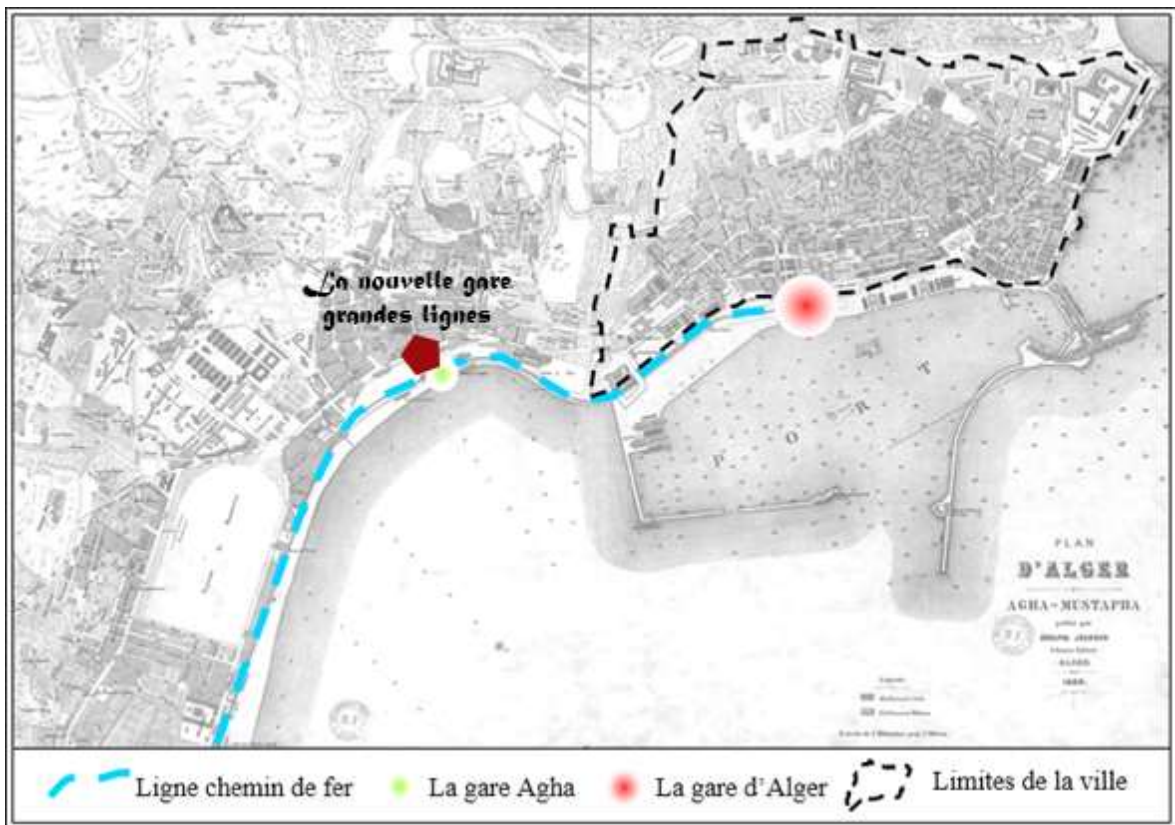
http://www.seyhouse.info/seyhouse/infos_diverses/mise_a_jour/maj41.html.

⁷⁶⁶Photo personnelle 2019.

3.2 Alger, une gare délestée

Comme pour la gare d'Annaba, l'impact du projet de modernisation ferroviaire sur la gare d'Alger est pour le moment mineur ; il n'affecte pas directement le bâtiment-voyageurs, car la nouvelle gare dédiée aux trains à grande vitesse construite est mitoyenne de la gare d'Agha⁷⁶⁷. Cette dernière avait été construite pour désengorger la gare d'Alger centre, qui avait du mal à contenir le flux des voyageurs, et elle absorbe une partie du flux arrivant au cœur de la capitale.

Figure 358 : L'emplacement de la nouvelle gare d'Alger pour les grandes lignes par rapport à la gare



d'Agha 2018⁷⁶⁸

Pour nous, il aurait été plus judicieux d'investir dans la restauration de la gare d'Alger centre et de lui donner le statut de gare voyageurs des grandes lignes, au lieu de créer un troisième bâtiment-voyageurs au cœur de la ville d'Alger.

⁷⁶⁷ La gare pour les trains à grande vitesse est sur le même site que la gare d'Agha. La distance entre les deux entrées est d'environ 100 mètres.

⁷⁶⁸ Carte personnelle.

Figure 359 : La nouvelle gare pour grandes lignes d'Alger-Agha, côté voies, 2018⁷⁶⁹



Figure 360 : L'entrée principale de la nouvelle gare pour grandes lignes d'Alger-Agha, 2018⁷⁷⁰



À terme, la nouvelle gare pour grandes lignes d'Alger, qui va former un tout avec la gare d'Agha, va probablement impacter directement le nombre des voyageurs qui transiteront par la gare d'Alger centre. Il sera ainsi très vraisemblablement nécessaire de passer la gare d'Alger centre d'un statut de gare pour voyageurs et marchandises à celui d'une gare exclusivement marchande. Cela impactera alors le bâtiment-voyageurs d'Alger centre par l'abandon de plusieurs services. On peut craindre que le peu d'entretien qui lui sera accordé ne soit alors plus suffisant pour maintenir un bon état de conservation.

3.3 Oran, une gare menacée de désaffectation

L'impact du nouveau projet de modernisation ferroviaire sur l'ancienne gare d'Oran est considérable. Ce projet a vu la création d'une gare consacrée aux grandes lignes dans l'enceinte même de la gare centrale, alors que plusieurs services de cette dernière sont abandonnés et des lieux désaffectés. Nous ne comprenons pas la nécessité qu'il y a eu de construire une nouvelle gare au lieu de réaffecter les espaces abandonnés de l'ancienne gare d'Oran⁷⁷¹.

⁷⁶⁹ SNTF. *Mise en service commerciale du premier train Coradia- Algérie et inauguration de la nouvelle gare ferroviaire Agha* [image en ligne]. 2018. [Consulté le 1 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.radioalgerie.dz/news/fr/article/20180302/135373.html>.

⁷⁷⁰ *Ibid.*

⁷⁷¹ L'espace jadis réservé aux arrivées, l'espace bagageries, le dortoir et le buffet.

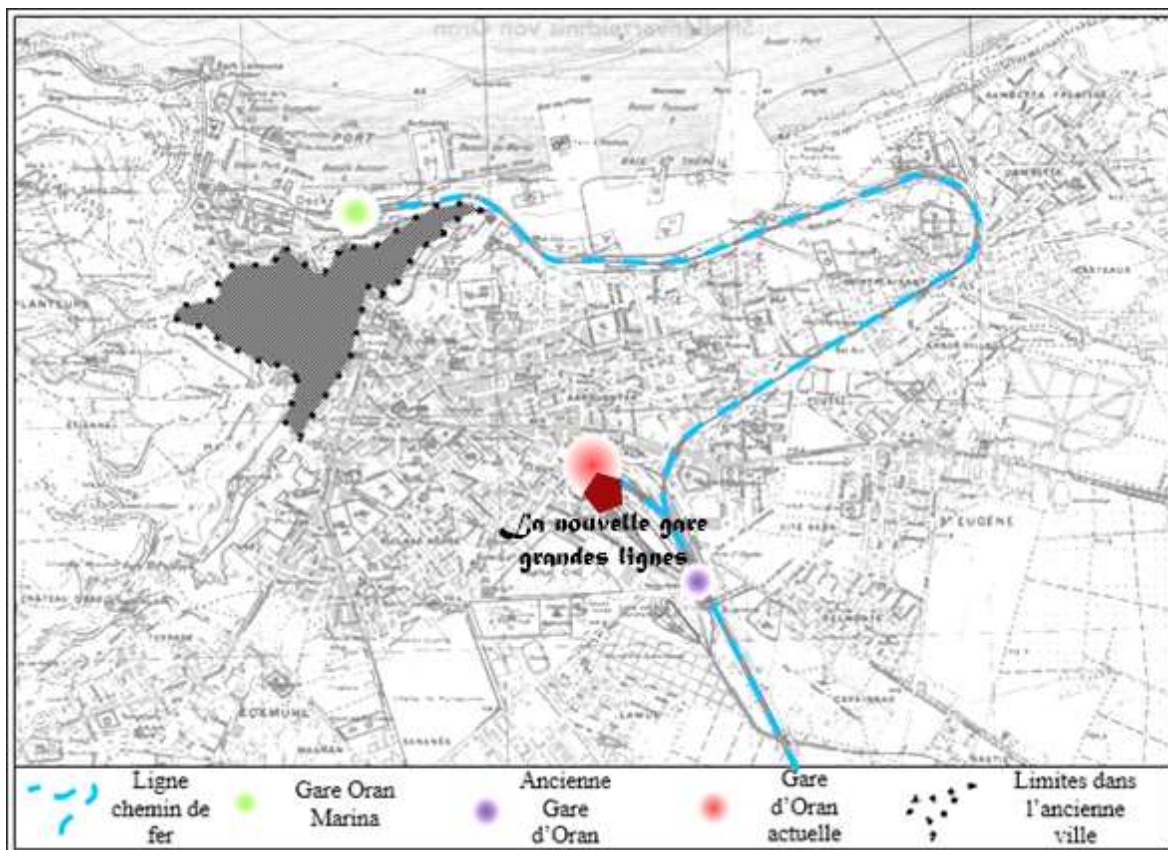


Figure 361 : L'emplacement de la nouvelle gare d'Oran pour grandes lignes par rapport à la gare ancestrale⁷⁷²

Pour quantifier les espaces, la nouvelle gare occupe une surface au sol de 720 mètres carrés consacrés aux services pour les trains à grande vitesse, alors que la gare centrale d'Oran développe une surface de plus de 3 500 mètres carrés dont la moitié sont abandonnés⁷⁷³.

La nouvelle gare a été construite dans un style contemporain avec un intérieur qui revisite le décor néo-mauresque.



Figure 362 : La nouvelle gare pour grandes lignes d'Oran, côté voies, 2020⁷⁷⁴

⁷⁷² Carte personnelle.

⁷⁷³ Mesures prises depuis Google Earth.

⁷⁷⁴ LEGLOBE, kad. *La Nouvelle GARE D'Oran Algérie Rénovée par le savoir-faire Algériens* [en ligne]. Oran, 2020. [Consulté le 1 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.youtube.com/watch?v=c8pR-U-q124>.



Figure 363 : L'emplacement de la nouvelle gare pour grandes lignes d'Oran par rapport à la gare d'Oran et au buffet⁷⁷⁵

L'impact du projet de modernisation ferroviaire sur la gare d'Oran est dans un premier temps économique. Aucun budget ne semble être accordé à la restauration de la gare ancienne d'Oran. Le flux des voyageurs est correctement absorbé par cette grande gare, mais il va se diviser entre les deux gares, ce qui va amoindrir la fréquentation de la première avec probablement des pertes financières et d'autres conséquences. Des services vont migrer vers la nouvelle gare et des commerces vont probablement être abandonnés dans l'ancienne. Cela impactera directement le bâtiment et aggravera une situation déjà fragilisée par le manque d'entretien.

3.4 Skikda, une gare à l'avenir incertain

Contrairement à ce que nous avons observé pour trois autres gares ici étudiées, la situation de la gare de Skikda par rapport au projet de modernisation ferroviaire n'est pas claire. Lors d'un déplacement sur place en 2019, nous avons entendu des salariés de la SNTF⁷⁷⁶ affirmer que la gare de Skikda allait être abandonnée au profit d'une nouvelle gare située au cœur de la ville, au même endroit que la gare routière actuelle, afin de créer un pôle multimodal. Mais nous n'avons pas eu la confirmation de ce projet de la part d'ANESRIF qui n'a pas souhaité communiquer sur les gares à reconstruire ou à relocaliser. Si cela s'avérait vrai, cela pourrait fortement affecter le bâtiment-voyageurs de la gare de Skikda, qui est déjà

⁷⁷⁵ Ibid.

⁷⁷⁶ Il s'agissait du responsable du service des voies de la gare de Skikda et un agent de sûreté de la gare.

partiellement abandonné. Ainsi donc, si le nouveau projet n'inclut pas la gare actuelle de Skikda dans ses investissements, cela aura certainement un impact lourd sur ce magnifique bâtiment.

D'autres informations font envisager la récupération du bâtiment voyageurs par le ministère de la Culture, qu'il transformerait en un musée dans lequel ils transfèreraient les collections du musée actuel de Skikda. Nous n'avons pas pu obtenir la confirmation du ministère de la Culture.

Si nous nous limitons aux informations générales fournies dans le cadre du projet de modernisation du chemin de fer algérien de 2014, nous concluons que les voies reliant la ville de Skikda à Constantine vont être doublées afin de permettre une meilleure circulation des trains « de » ou « vers » la ville de Skikda et le port de la ville ; cela devrait avoir un effet positif sur la gare.

Résumé-Conclusion

Le projet de modernisation ferroviaire doit aboutir au développement de huit axes. Deux rocales seront parallèles à la mer et distantes d'environ 100 kilomètres. La première est la ligne impériale du Tell, devenue historique, qui relie les grandes villes du nord du pays aux différents ports : elle bénéficiera d'un dédoublement de voies et d'une légère modification du tracé pour des raisons techniques. La seconde rocade, dite des « Hauts Plateaux » a pour objectif de relier les grandes villes de l'intérieur du pays. Les deux rocales seront reliées par sept lignes pénétrantes, ce qui créera un maillage de voies simples et doubles.

La rocade des Hauts Plateaux sera le point de départ de trois lignes pénétrantes permettant de relier les grandes villes du Sud aux villes des Hauts Plateaux. La pénétrante de l'Est permettra de rejoindre le pôle pétrolier d'Hassi Messaoud, la pénétrante du Centre permettra de rejoindre le pôle gazier d'Aïn Salah et la pénétrante de l'Ouest permettra de rejoindre le pôle minier de Gar Djebilet. Ces trois lignes pénétrantes seront reliées par des boucles, une à l'est traversant la ville d'Ouargla et l'autre à l'ouest traversant la ville touristique de Timimoune et la ville d'Adrar. Le dernier axe de développement ferroviaire est consacré au dédoublement de la voie minière de Djebel Onk.

Les nouvelles gares pour les trains à grande vitesse constituent une menace pour les anciennes gares. La politique actuelle est de construire de nouvelles gares sur le même site que les anciennes. Ceci entraîne la démolition d'anciennes gares, comme ce fut le cas à Boukadir, Oued Sly et El Mohammadia ou les menace de désaffectation, comme à Oran. Il aurait pourtant parfois pu être plus intéressant d'adapter les anciennes gares aux nouveaux défis, notamment lorsque les espaces le permettaient, comme à Oran.

La politique ferroviaire actuelle consiste à construire de nouveaux bâtiment-voyageurs au lieu d'adapter les gares existantes, cela affecte, menace et détruit notre riche patrimoine ferroviaire. Cette politique peut être qualifiée d'ignorante, car aucun effort n'a été faite pour identifier, diagnostiquer ou rechercher la valeur historique et patrimoniale de notre héritage ferroviaire. Elle est pleinement inconsciente puisqu'aucune réflexion sur l'adaptation d'anciennes gares, ne semble entamé à ce jour afin de révéler la valeur économique que referme le patrimoine ferroviaire algérien. En fin de compte, elle est présumée coupable de l'état déplorable de notre riche patrimoine et de son avenir.

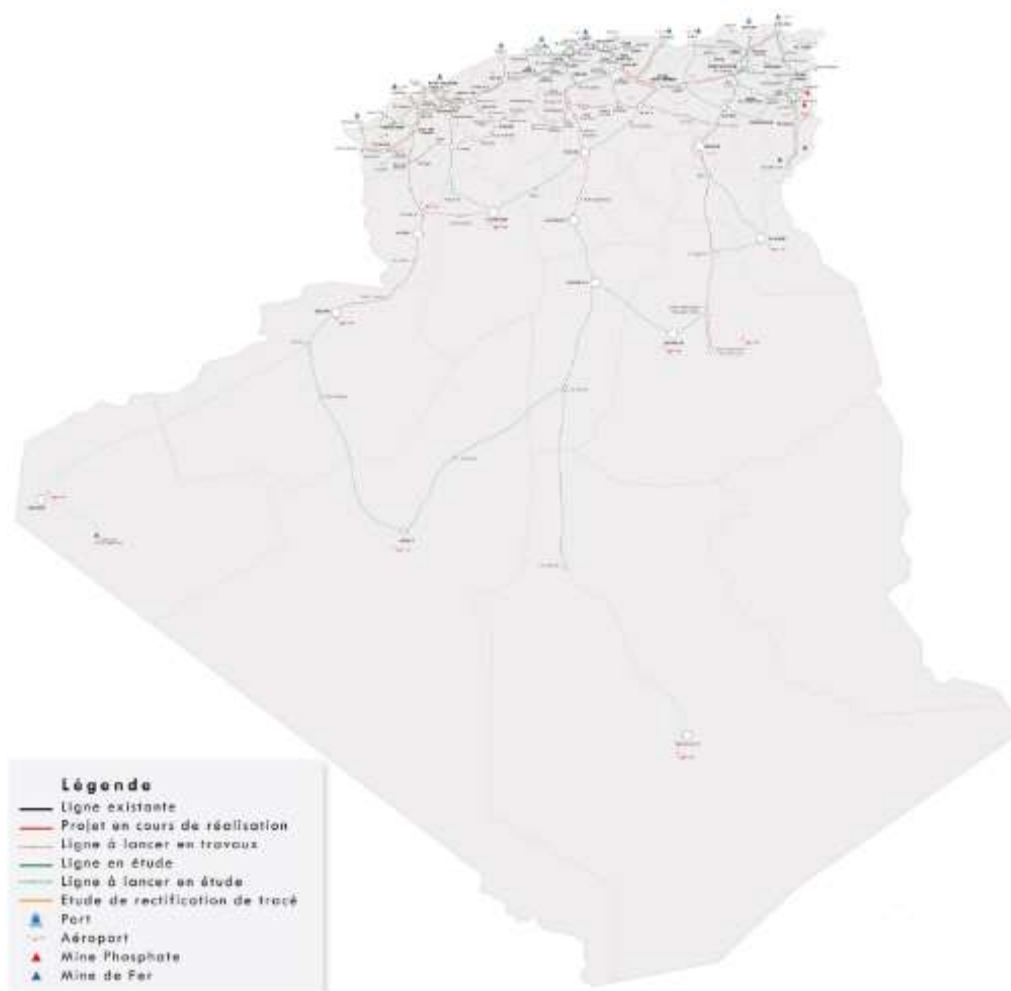


Figure 364 : la carte du projet de modernisation⁷⁷⁷

⁷⁷⁷ ANESRIF. *Carte du réseau national* [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 29 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.anesrif.dz/images/2017/10/05/carte-reseau-ferr-national.jpg>.

Conclusion générale :

L'étude de l'intérêt patrimonial des gares ferroviaires algériennes découle du mélange de modernité et de tradition que l'on retrouve dans leur architecture. De plus, les spécificités artistiques et contextuelles de ces emblèmes ferroviaires suscitent un grand intérêt du monde de la recherche scientifique spécialisé dans l'histoire, l'architecture, le patrimoine colonial, le transport, l'urbanisme et d'autres. L'utilisation de techniques de construction particulières et de nouveaux matériaux, ainsi que l'effet qu'ils ont sur les villes et les territoires dont les racines remontent à la période délicate « le colonialisme ».

Pour moderniser son système ferroviaire, l'Algérie entend démolir de nombreuses gares anciennes sans avoir préalablement procédé à une analyse approfondie de celles-ci. En conséquence, il existe un danger évident pour ces structures historiques et patrimoniales. Notre travail s'inscrit dans le cadre d'une recherche consacrée à l'identification historique, technique et architecturale des gares ferroviaires algériennes, accompagnée d'une étude urbaine et socio-urbaine, un bilan architectural et une étude sur la valeur historique et patrimoniale pour permettre de valoriser un patrimoine fragilisé et de préserver certains bâtiments voyageurs souvent dégradés. Ce travail s'est coronné d'un dossier de demande de classement d'une gare ferroviaire jugée méritante du statut du patrimoine national.

Pour répondre à la problématique générale, « Face à une actualité de modernisation menaçante, dans quelle mesure le riche héritage ferroviaire légué à l'Algérie est-il pris en charge ? » Nous avons structuré notre recherche d'abord en enrichissant les connaissances scientifiques autour de la gare en Algérie, en passant, dans la première partie, par l'histoire du chemin de fer algérien, puis l'architecture des gares, qui est au cœur de la deuxième partie, et enfin en étudiant l'état de ce patrimoine ferroviaire, à travers des cas d'études.

La première partie du travail était consacré à l'histoire des gares et du réseau ferroviaire algérien, nous avons voulu, par les deux chapitres, présenter un aperçu historique sur la création du réseau ferroviaire algérien, ses gares et présenter leurs évolutions.

Dans le premier chapitre, nous avons voulu donner une esquisse historique autour de la création du réseau algérien depuis sa naissance jusqu'à sa nationalisation survenue vers les années trente du siècle dernier. Le réseau ferroviaire algérien prend ses racines aux débuts de la colonisation de l'Algérie et la révolution industrielle, dans le but était économique et stratégique dans cette nouvelle colonie.

Le chemin de fer a participé avec ces voies de communications à la transformation du paysage économique et urbain de l'Algérie et a participé à la domination de ce territoire. Les débats entre les divers acteurs ; militaires, politiciens, financiers et ingénieurs, nous ont appris que l'intérêt d'avoir un réseau ferroviaire en Algérie dès le début de la colonisation était un garant de la pérennité dans cette terre nouvellement conquise. Les premières idées sur le chemin de fer en Algérie commencent en 1844, l'instauration date de mars 1857 et l'inauguration de la première gare remonte à 1860. Ce réseau n'a cessé de s'adapter, de s'agrandir, jusqu'à atteindre plus de 5 000 km de voies, peu avant l'indépendance du pays.

Pour éviter les erreurs de la métropole, le réseau algérien a été pensé dès le départ dans sa globalité pour éviter les retards de réalisation et pour avoir une homogénéité dans les normes de la réalisation, mais également consolider ce territoire nouvellement acquis. Au départ, le réseau devrait être créé par une seule compagnie étatique, mais il a fini par ressembler au réseau de la métropole avec plusieurs compagnies ferroviaires. Une série de successions de crises financières ont mené au rachat par l'état de ces compagnies.

Le réseau ferroviaire algérien est le plus ancien réseau colonial en Afrique, sa réalisation était l'objet d'une discorde récurrente entre plusieurs acteurs ; les financiers voulaient que ce réseau passe par les terres les plus fertiles, les mines et les ports, ils le voyaient comme outil commercial et logistique impressionnant. Les militaires voulaient que le réseau passe par les tribus les plus rebelles et permettre par ce moyen de logistique militaire dominé cette terre fraîchement conquise. Les politiciens comptaient sur ce réseau pour créer une séparation urbaine dans les villes existantes pour diviser cette population autochtone et affaiblir sa résistance contre le conquérant. Ce réseau a fini, parfois, par être une limite sécuritaire entre les villages des autochtones et les villes des colons, le chemin de fer en Algérie était dans certains endroits un moyen de ségrégation raciale entre autochtones et colons.

Le deuxième chapitre s'est construit autour de deux échelles urbaines. La première est territoriale et a permis d'appréhender la stratégie d'importation des gares coloniales, des stations, des maisons de garde et des guérites en Algérie. Une stratégie qui a su donner satisfaction aux objectifs de la colonisation, qu'ils soient militaires, politiques, économiques, commerciaux, agricoles ou industriels.

Puis, à l'échelle des villes, une sélection de quatre gares ont fait l'objet d'une étude approfondie au long de cette thèse. L'échelle urbaine nous a renseigné sur trois manières différentes dans l'insertion urbaine des gares coloniales dans les villes algériennes, à savoir en

dehors des remparts des villes, aux portes des villes ou encore au cœur des villes. Les architectes opérant à la construction des gares sélectionnées ont été identifiés, après un travail d'enquête et de comparaison, une identification parfois fondée sur des hypothèses comme fut le cas pour la gare d'Alger. Nous avons tenté de constituer une petite biographie pour chaque architecte, récolter le maximum d'informations autour de sa vie professionnelle et parfois privée dans le but de comprendre ces orientations architecturales et comprendre ses sensibilités artistiques.

Si l'on se réfère aux quatre gares importantes que nous avons retenues pour notre étude, à l'exception de la gare de Skikda, les premières gares ferroviaires d'Algérie ont été construites en dehors des fortifications de la ville. Là, la nécessité d'une gare près du port de la ville était cruciale pour la construction d'une nouvelle métropole européenne qui servait d'accueil aux nouveaux arrivants ; le chemin de fer a été intégré à Skikda comme une séparation entre les terres des indigènes et celles des Européens. Depuis sa création, la gare d'Alger est restée en place. Cependant, une nouvelle gare a été construite au début du 20^e siècle à Agha pour mieux faciliter l'accès au centre-ville. La gare d'Annaba a été rapprochée du centre-ville et du port en trois étapes. Quant à Oran, c'est la ville qui s'est agrandie jusqu'au quartier Karguenta et a fini par gagner la gare, qui se trouvait aujourd'hui au cœur de ce quartier et de la ville.

Les grandes gares algériennes sont l'œuvre d'architectes notables, parmi lesquels l'architecte diocésain Albert Ballu, l'architecte breton Pierre Choupaut ou Charles Montaland, l'architecte du gouvernement général dont les œuvres sont présentes dans tout le pays, ainsi que d'autres comme Louis Jule Bouchot, qui est vraisemblablement l'architecte de la gare d'Alger. Le parcours résumé de chacun nous permet d'apprécier le style architectural de chacun, et ainsi de mieux comprendre les réalisations qu'ils ont créées.

La deuxième partie de cette thèse a été consacrée aux spécificités architecturales et constructives des gares coloniales en Algérie. Composée de quatre chapitres, cette partie s'intéresse à l'architecture, à l'architectonique et aux techniques constructives des gares de l'époque coloniale. Elle a permis une lecture approfondie de l'architecture ferroviaire algérienne, dans sa richesse et sa diversité, du néoclassique à l'éclectique, en passant par le néo-mauresque et le mouvement moderne, en terminant par l'architecture contemporaine, et son rapport à l'architecture de France et d'autres pays. Elle a documenté la variété architecturale des gares algériennes à travers l'étude et l'analyse de différents composants, dont le campanile, le dôme, les auvents, les ouvertures et les balcons, ainsi que l'étude des façades des gares précédemment sélectionnées.

L'organisation spatiale et fonctionnelle de ces gares met en évidence la diversité des dispositifs architecturaux, comment ils permettent l'articulation de différents services au sein des gares, et comment ils s'inscrivent et s'adaptent aux enjeux actuels du transport ferroviaire qui ne cesse d'évoluer. Cette partie a abordé également la question des méthodes de construction traditionnelles ou innovantes utilisées dans la construction des gares sélectionnées. De plus, la description des matériaux, qu'ils soient employés dans la construction des gares ou pour la décoration, parfois particulièrement raffinée.

Les deux premiers chapitres de cette partie sont « Les gares algériennes de la naissance à l'hybridation » et « De la mondialisation des gares à aujourd'hui, diversité et complexité », visant à révéler aux lecteurs les aspects caractérisant du monde ferroviaire algérien riche en édifices. Présente un siècle et demi d'œuvres d'architecture ferroviaire algérienne, passant du style néoclassique au style moderne et contemporain. Le travail présenté s'appuie, non seulement sur l'exploitation de documents inédits, comme ceux retrouvés au Centre d'Archives SNTF, mais aussi sur des sources personnelles dont des photographies, des cartes postales et divers autres documents. En effet, nous avons été émerveillés, voire fascinés, par l'abondance et la richesse que nous ignorons ; notre étonnement se renouvelait à chaque nouveau concept, plan ou dessin découvert.

Cependant, ces deux chapitres ne sont pas encyclopédiques. Ils font chronologiquement découvrir les styles et les inspirations architecturales qui prévalent en Algérie. Ils sont un reflet non exhaustif des documents découverts et analysés. Cette partie du travail reste donc à approfondir au fil des recherches futures que nous poursuivrons. Nous pensons alors que ces chapitres ouvrent de larges pistes pour les chercheurs passionnés par l'histoire et le patrimoine ferroviaire.

La présentation de la lecture chronologique du langage architectural des bâtiments voyageurs algériens a facilité notre capacité à reconnaître et à appréhender les langages et les sources d'inspiration des architectes et des ingénieurs impliqués dans les projets pendant plus d'un siècle et demi. Deux contextes principaux caractérisent cette production : celui de la colonisation et celui post-colonial.

En ce qui concerne la période coloniale, il convient de citer l'ouvrage : Alger, ville et architecture 1830-1940 dont les auteurs identifient trois courants principaux.

D'abord, le premier courant, qui s'étendait de 1830 à 1890, était appelé le « courant académique ». On observe ce mouvement dans le domaine de la conception architecturale en Algérie, toutefois, il y a quelques exceptions. L'haussmannisation du paysage urbain n'a eu aucun effet sur la production de l'architecture ferroviaire ; c'est probablement parce que la gare est un monument singulier, l'haussmannisation du paysage a un effet à l'échelle urbaine et non architecturale. Postérieurement, l'éclectisme, qui s'est développé à partir de 1895-1920, n'a pas non plus eu d'effet direct sur l'architecture ferroviaire algérienne. Les exemples cités, comme la gare de Bône, plutôt d'un éclectisme pittoresque tardif, cette gare a été construite vers 1933.

Le deuxième courant, qualifié d'« hybridation des formes et des styles », a commencé par la formalisation du style néo-mauresque, que l'on retrouve à Oran, dans la région ouest de l'Algérie, et dans les gares de Tlemcen et Zemmora. Il comprend également des styles régionaux, comme le style néo-soudanais utilisé à la gare de Touggourt dans le sud de l'Algérie.

Enfin, avec l'Art déco, une troisième tendance s'est amorcée dans les années 1930, illustrée par la gare de Sidi-Bel-Abbès. Suite au tremblement de terre de 1954 et à la phase de reconstruction qu'il a entraînée, la production du style moderne des années 1950 s'est concentrée pour le monde ferroviaire dans le nord et spécifiquement dans le centre-ouest, tandis que le sud et à l'est du pays ont vu se développer des styles architecturaux locaux.

À propos de la période postcoloniale, elle est caractérisée par deux périodes essentielles. Celle qui précède 2014 a été marquée par un manque important de construction de gares en Algérie. On observe quelques exceptions avec les gares de Bordj-Bou-Argeridj et Naama, la gare de Sénia, Oued Tlélet et Aïn Témouchent et d'autres, également de cette période, manifeste une perte d'identité et une banalisation du bâtiment voyageurs.

Après 2014, l'agence ANERSIF avait déjà presque 10 ans d'existence. Elle participe pleinement au projet de modernisation du chemin de fer algérien. Cette agence veille à la construction de nouvelles gares à travers tout le territoire national et à souffler un nouvel air dans la conception et la réalisation des gares ferroviaires algériennes d'aujourd'hui.

Le troisième chapitre de cette partie aborde la question stylistique de l'architecture ferroviaire en Algérie en approfondissant l'étude des quatre gares précédemment sélectionnées, à savoir les gares des villes d'Alger, d'Oran, d'Annaba et de Skikda. Notamment, une étude spatiale et fonctionnelle a permis de comprendre l'agencement et l'utilisation des espaces des bâtiments voyageurs. Il s'ensuivra une description approfondie de l'architecture des façades. Mais, avant cela, une lecture des éléments et des formes architectoniques nous ont permis

d'enrichir les connaissances sur l'architecture ferroviaire qui s'est développée durant la période coloniale en Algérie ; elle était parfois élargie à d'autres gares ou bâtiments pour but de comparaison.

Tout d'abord, nos analyses sur l'organisation spatiale des gares ont montré que les gares algériennes construites au 19e siècle étaient construites parallèlement aux voies même si elles étaient des gares terminus. Comme la gare d'Alger ; cela était contraire à ce qui était habituel à ce siècle et semblait s'appliquer à toutes les gares construites en Algérie, quelle que soit leur taille ou leur importance. Ce n'est qu'au début du 20e siècle que de nouveaux aménagements de gares ont été établis à travers le pays. On constate que la gare de Skikda a cependant adopté un tracé linéaire parallèle aux voies pour des raisons principalement liées au relief et à une meilleure intégration au site de la gare.

Du côté de l'organisation spatiale et fonctionnelle, les gares algériennes étudiées ont été conçues autour de la salle des pas perdus, généralement accessibles par la porte d'entrée. Que la conception de la gare soit en forme de « L » ou de « U », les espaces s'articulent autour du hall principal et de la zone d'attente, à l'exception de la gare d'Annaba, où tous les services fonctionnels rattachés à la gare sont réunis dans un seul espace, donc tous les services. Une lecture détaillée du langage architectural utilisé dans les quatre gares sélectionnées illustre la richesse du monde ferroviaire algérien. Ainsi, les styles vont du néoclassique de la gare d'Alger à l'Art déco de la gare de Skikda, le néo-mauresque de la gare d'Oran ou l'éclectique à la gare d'Annaba.

L'architecture ferroviaire en Algérie à l'époque coloniale, notamment au début du 20e siècle, est riche et variée ; elle est parfois animée par des courants internationaux comme l'Art déco, ou par des courants locaux associés à l'Algérie et aux colonies voisines, comme le néo-mauresque et le néo soudanaise. L'étude approfondie des éléments architecturaux et architectoniques des gares algériennes nous apprennent que l'architecture ferroviaire dépasse la notion de style ; la notion même de langage architectural est réductrice lorsqu'on examine l'architecture ferroviaire. L'interaction de l'architecture des gares du 19e et 20e siècles avec d'autres équipements tels que palais, hôtels, pavillons, églises, cathédrales, mosquées, forts, réservoirs, marchés, etc. rend le travail sur l'architectonique ferroviaire complexe, mais riche d'enseignements. Ainsi, nous avons découvert l'interaction entre l'architecture militaire et les gares fortifiées, l'architecture religieuse comme à Oran avec la tour d'horloge et la coupole, ou à Annaba avec le campanile et la flèche.

Le dernier chapitre de cette partie vise à faire connaître deux points essentiels : l'architecture intérieure des gares algériennes, avec les matériaux utilisés, ainsi que leur décoration intérieure et leur mobilier ; l'évolution du système constructif dans le domaine ferroviaire en Algérie. Il est à noter que l'étude couvre une période cruciale en termes de matériaux architecturaux et de systèmes constructifs. Ainsi, la gare d'Alger, la plus ancienne de celles étudiées, a été construite au milieu du 19e siècle en maçonnerie de pierre de taille. C'était peu avant l'avènement du béton armé, devenu l'un des principaux matériaux de construction ferroviaire depuis le début du 20e siècle.

L'architecture intérieure des gares étudiées sont riches et variées, à l'exception de la gare d'Alger. Cette dernière semble élémentaire, sans études spécifiques et conduit à un intérieur que l'on pourrait qualifier de neutre ou indifférent. Cette caractéristique était probablement courante dans les premières gares d'Algérie, où les efforts consentis portaient principalement sur le fonctionnalisme et le rationalisme de l'extérieur, au détriment de l'architecture intérieure et de la décoration soignée et attrayante.

Au début du 20e siècle, l'architecture ferroviaire algérienne commence à s'intéresser à l'architecture intérieure des gares, à l'exemple de la gare d'Oran. Un intérieur de style mauresque a longtemps fait de la gare d'Oran la plus belle gare d'Algérie. L'architecte Albert Ballu a revisité le style néo-mauresque grâce à un matériau révolutionnaire à l'aide de l'entreprise Perret, le béton a constitué un matériau qui a joué un grand rôle dans sa conception. Cela s'est poursuivi jusqu'à l'inauguration de la gare de Philippeville (aujourd'hui Skikda), qui présentait une façade Art déco et une architecture intérieure exceptionnelle, ainsi que l'exécution des mosaïques, des faïenceries et des ferronneries. Un travail titanesque d'artisans méticuleux de Ouled Chemla. La gare d'Annaba présente une architecture intérieure plus discrète, mais aussi riche et élégante, qui se caractérise par la présence de sculptures, gravures et peintures.

Les choix que nous avons faits pour sélectionner les gares à étudier nous ont permis de découvrir quatre techniques de construction jadis utilisées dans la construction des bâtiments voyageurs. En Algérie, comme la gare d'Alger, les premières gares ont été construites en pierres de taille, selon le système autoportant. Albert Ballu a opté pour le béton armé comme matériau principal de l'ossature de la gare d'Oran et un système de construction complexe mixant plusieurs techniques constructives. Montaland avait imaginé un système constructif plus simple à base de poteaux-poutres qui ont permis un jeu de niveau pour les dalles de toits pour la gare de Skikda. Pierre Choupaut quant à lui a choisi, par le biais d'arcs en plein cintre, de cacher la structure maintenant la dalle du toit de la gare d'Annaba. Les gares ferroviaires algériennes

présentent un large éventail de conceptions et d'innovations techniques employées durant leur construction. Ainsi, l'architecture ferroviaire en Algérie est riche de l'hétérogénéité stylistique de ses gares et de la variété technique de ses réalisations.

La dernière partie de cette thèse, titrée « Le patrimoine ferroviaire colonial algérien : enjeux et défis », se divise en quatre chapitres. Le premier chapitre de cette partie titré « État des lieux actuels des gares sélectionnées » décrit un triste état des beaux bâtiments ferroviaires découverts au long de cette recherche. Établi sur des diagnostics généraux des gares sélectionnées.

Ce chapitre découle de l'énorme choc que nous avons ressenti lorsque nous avons découvert certaines gares pour la première fois. Nous analysons depuis plusieurs années des documents relatifs à la construction de ces gares, à savoir leurs plans, leurs coupes, leurs élévations, des photographies d'époque des gares et de leur inauguration, ou de chantiers ; nous nous sommes intégré une réalité du passé qui est en contradiction avec une réalité présente complètement différente qui façonne, par la suite, le reste de cette partie.

L'objectif du premier chapitre de cette partie est de faire une évaluation de la situation actuelle d'un patrimoine ferroviaire algérien résultant de la période coloniale et de mesurer le degré de conservation et d'entretien des gares en Algérie. Nous avons tenté d'y répondre à travers deux développements essentiels : le premier concerne l'évolution spatiale des gares ferroviaires de la période coloniale ; le deuxième examine, iconographies à l'appui, l'état actuel des bâtiments voyageurs.

Grâce à de nombreuses visites sur le terrain, nous avons pu nous rendre comptes de la grande différence qui existe entre les quatre gares sélectionnées. Annaba et Alger ont un niveau d'entretien similaire, cela semble être régulier. Peu ou pas de dommage ou détérioration ont été observés à l'extérieur (façades, toitures et halls), ou à l'intérieur. Cela démontre probablement l'importance que la société nationale des chemins de fer et ses employés ont pour ces gares. La situation est différente pour la gare d'Oran, dont l'extérieur ne paraissait pas avoir été récemment rénové ou entretenu. Cependant, l'extérieur n'est pas significativement endommagé, à l'exception du sommet du minaret et l'intérieur, les parties encore en usage semblent bénéficier d'un entretien régulier, tandis que les parties abandonnées sont extrêmement dégradées ; le buffet et le dortoir risquent tous deux de s'effondrer. En fin, la gare de Skikda, malgré le statut comme monument historique, elle est peu entretenue ; le toit est gravement endommagé et de nombreuses fissures sont présentes à l'extérieur. La fréquence des trains qui y circulent est

faible, ce qui contribue vraisemblablement à la dégradation rapide due au manque d'intérêt des gestionnaires, des besoins ou des ressources.

Si nous nous référons à nos exemples proposés, les bâtiments voyageurs du 19^e siècle ont subi moins de modifications que ceux du 20^e siècle, cela est probablement dû à leur taille ou à leur simple conception, à leur sommaire organisation spatiale.

Nous avons également observé d'autres généralités. La première concerne les espaces anciennement dédiés à la communication et aux bagages. Ces espaces ont été laissés vacants et pour la plupart transformés en zones d'attente. Un autre point général est la perte de la résidence du chef de gare ; l'espace vacant a souvent été transformé en bureaux pour les managers ou la direction. Cependant, la gare de Skikda a encore des logements qui sont encore occupés, probablement en raison de l'indépendance de l'accès à ces logements par rapport à la gare.

Un autre point général concerne les salles d'attente d'arrivée et de départ, qui étaient autrefois séparées et sont maintenant réunies. On note également que les dépendances dans les gares coloniales, telles que la cafétéria, les buffets, les dortoirs, etc., ont été abandonnées, peut-être parce que ces espaces sont peu fréquentés de nos jours. Enfin, l'espace réservé à la police, la gendarmerie, ou les deux, espace souvent déjà évolué pour remplacer les espaces jadis réservés aux bagages, cela démontre l'enjeu et le rôle de ses gares dans la sûreté et sécurité des voyageurs et du pays.

Notre diagnostic de l'état actuel des bâtiments voyageurs de conception coloniale nous montre que les gares du 19^e siècle, et plus généralement les gares avant l'arrivée du béton armé, se sont mieux conservées que celles construites avec des matériaux plus récents. L'utilisation de la pierre de taille comme de l'ossature, alliée à une architecture rationnelle et non surchargée, est à l'origine du bon état de la gare d'Alger et d'autres gares de la même époque.

Les gares du 20^e siècle pâtiennent, car leur ossature était souvent construite en béton armé, un matériau moins résistant dans le temps que la pierre ; de plus, l'utilisation de faïence et de marbre à l'extérieur de certaines gares nécessite un entretien régulier, qui ne semble pas être régulièrement effectué.

De ce fait, l'état actuel des gares coloniales en Algérie est inquiétant, surtout les gares du début et du milieu du 20^e siècle, leur entretien n'est pas fréquent, comme ce fut le cas pour les gares d'Oran et de Skikda. Le projet de modernisation ferroviaire approuvé en 2014 est probablement l'une des causes de cette situation. L'entretien était souvent réservé aux voies et

aux ouvrages d'art ; très peu de gares ont fait l'objet d'une restauration ou d'une réhabilitation, ce qui a parfois conduit à envisager leur démolition, comme la gare de Oued El Djema. Néanmoins, il y a des points positifs ; Ainsi, malgré les critiques que nous avons exprimés à l'égard de la rénovation de 2018 de la gare d'Annaba sans respecter la spécificité historique extérieure de la gare, l'intérieur bénéficie aujourd'hui d'un embellissement agréable.

Une fois le septième chapitre de la thèse terminée, connaître les causes de cette réalité inattendue est devenue importantes. Plusieurs théories ont été proposées et quelques pistes ont été suivies : juridiques, sociales et politiques. Le huitième chapitre de notre thèse porte sur la voie judiciaire. Il s'agit d'étudier le problème de l'état déplorable des gares en s'interrogeant sur la question sous un angle juridique qui répondrait à la question du patrimoine par une juridiction insuffisante ou défailante. Le processus de recherche et de compréhension des lois, chartes et conventions applicables en Algérie a été long. Nous avons ensuite voulu comparer avec plusieurs pays européens afin de déterminer si les lois algériennes protégeaient suffisamment le patrimoine ferroviaire existant.

La législation algérienne en matière de protection du patrimoine est équivalente à celle de ses voisins européens. Le pays a subi son premier et plus grand effort de conservation du patrimoine en 1968, quelques années après l'indépendance. En référence à l'inventaire du patrimoine culturel classé par le ministère algérien de la Culture, l'introduction de la loi 98-04 a relancé les opérations patrimoniales sur l'ensemble du territoire.

Aujourd'hui, nous comptons 1 043 biens culturels protégés, dont 398 sont des biens culturels immobiliers, 10 sont encore en attente de classement et 403 biens sont inscrits à l'inventaire supplémentaire. Un seul des biens culturels protégés en Algérie est une gare. Ce n'est pas suffisant et à plusieurs titres.

De ce fait, nous avons découvert que l'action de préservation du patrimoine en Algérie ne peut s'arrêter à la reconnaissance par la loi comme patrimoine culturel. Il suffit d'observer les événements qui se sont déroulés ces cinq dernières années depuis le classement de la gare de Skikda comme bien culturel national pour se rendre compte que la reconnaissance est certes importante, mais pas suffisante pour préserver et protéger le patrimoine ferroviaire en Algérie.

Pour que cette thèse ait un impact au-delà du cadre théorique et scientifique, puis débouche sur une action réelle sur le terrain, nous avons essayé de détailler la procédure de classement des biens culturels en Algérie. La maîtrise des dossiers de classement des biens

culturels algériens, ainsi que notre connaissance des acteurs du secteur, nous ont permis de faciliter la création d'un dossier de classement pour la gare d'Oran, développé dans les Annexes.

Le neuvième chapitre de notre thèse est consacré à l'aspect social ; la préservation du patrimoine peut être compromise par une mauvaise perception locale du patrimoine colonial, ce qui justifie l'état déplorable du patrimoine ferroviaire. Comprendre la question nécessitait de comprendre l'être humain, ce qui a été accompli en étudiant l'attachement des Algériens à leur patrimoine culturel à travers des enquêtes sociales. De ce fait, il a fallu nous apprendre à mener ces enquêtes qui nous étaient inconnus, car éloignées de notre domaine de formation qu'est l'architecture.

Notre étude sur le monde ferroviaire d'un point de vue culturel nous a amenés à nous pencher sur l'aspect social. Nous n'aurions pas pu accomplir cette tâche sans aborder le contexte particulier et complexe de la colonisation. Cette problématique a été présentée tout au long de nos recherches, dans les conférences et les échanges scientifiques menées avec des partenaires en France, en Algérie et ailleurs. Nous avons été fréquemment interrogés sur la perception des Algériens vis-à-vis de cet héritage et leur rapport à cet héritage colonial. L'honnêteté nous oblige à reconnaître que la majorité de ceux qui nous ont interrogés avaient des opinions négatives sur la relation entre les Algériens et leur patrimoine. Nous les possédions également.

Aujourd'hui, l'importance des sciences sociales dans la préservation du patrimoine est incontestable, surtout lorsqu'il s'agit de la question du patrimoine colonial. Notre recherche s'est appuyée sur trois enquêtes : une réalisée *in situ* à la gare d'Oran, deux réalisées via des questionnaires en ligne. De plus, elle nous a permis de constater que les Algériens connaissent bien le monde de la gare et les plus grandes gares dans les villes les plus importantes d'Algérie. Pour eux, la gare représente un bâtiment lié aux transports et à l'intérêt historique, l'aspect fonctionnel précède l'aspect historique et patrimonial. La majorité des personnes interrogées ont aussi indiqué qu'ils souhaitaient que la fonction de la gare soit développée et qu'elle aille au-delà de sa fonction de transport pour devenir un centre multimodal.

Cependant, les aspects historiques et architecturaux de la gare algérienne représentent un aspect important pour les Algériens. Certains définissent la gare comme un monument historique, un patrimoine en soi. Par conséquent, ils admettent le besoin des soins et de la valorisation. Les Algériens s'inquiètent de l'état préoccupant de leurs gares et souhaiteraient les voir être reconnues, entretenues et préservées, mais toujours dans le respect de leur fonction dans le transport. Ils comprennent que les gares font partie d'un héritage colonial, mais ce n'est

pas, en aucun cas, un problème pour eux. Ils accordent une attention particulière à ce patrimoine et espèrent qu'il soit considéré et protégé, comme cela se fait à l'étranger, car sa préservation est cruciale pour la mémoire collective. Leur compréhension du patrimoine est plus large que toute polémique porte sur le patrimoine colonial.

Les gares sont considérées avec leurs valeurs architecturales et historiques et ils expriment leur regret de les voir disparaître avec le temps. De nombreux Algériens se disent également disposés à participer à la préservation de leur patrimoine culturel par divers moyens, dont l'action récente (2020) d'une association locale qui a empêché la destruction de ce qui reste encore de la gare d'El-Oued. À l'inverse, ils ont une compréhension limitée de leurs devoirs civiques et du rôle qu'ils peuvent jouer dans la préservation de ce patrimoine, ce qui peut réduire leurs actions.

Le dernier chapitre de la thèse remet en question la dernière hypothèse dans laquelle nous prétendons que les actions politiques sont la cause principale des conditions actuelles des gares étudiées. Intitulé « Politique ferroviaire actuelle en Algérie », récapitule notre travail d'analyse sur la politique ferroviaire adoptée en Algérie. Il traite le projet de modernisation ferroviaire entrepris par l'état. En observant les nouvelles gares construites récemment, nous avons constaté que cela pouvait donner l'impression que la préservation du patrimoine ferroviaire n'est pas une priorité de la politique ferroviaire actuelle.

Récemment, l'initiative de modernisation et d'investissement ferroviaire du gouvernement algérien a été reconnue, avec l'ajout d'un nouveau réseau de 9 100 kilomètres aux 3 400 kilomètres existants. L'un des objectifs de ce plan est d'augmenter le transport ferroviaire afin de répondre à la croissance des projets dans de multiples secteurs économiques. Un autre objectif est de préparer l'arrivée des trains à grande vitesse, cela nécessite des voies avec des caractéristiques techniques spécifiques.

Ce projet de modernisation ferroviaire doit aboutir au développement de huit axes. Deux rocades seront parallèles à la mer et distantes d'environ 100 kilomètres. La première est la ligne du Tell, devenue historique, celle-ci unit plusieurs grandes villes du nord du pays aux différents ports : elle aura un dédoublement de voies et une légère modification du tracé pour des raisons techniques. La deuxième rocade, dite rocade « Hauts Plateaux », est destinée à unir les grandes villes de l'intérieur du pays. Les deux rocades seront reliées par sept lignes pénétrantes, cela aboutira sur un maillage de voies simples et doubles.

La rocade des Hauts Plateaux servira de point de départ à trois lignes qui pénétreront dans les grandes villes du Sud. La pénétrante Est permettra d'atteindre le pôle pétrolier de Hassi Messaoud, La pénétrante centrale permettra d'atteindre le pôle gazier d'Aïn Salah, et La pénétrante Ouest permettra de rejoindre le pôle minier de Gar Djebilet. Ces trois lignes pénétrantes seront reliées par des boucles, une des boucles traversant la ville de Ouargla et l'autre traversant la ville touristique de Timimoune et Adrar. Le dernier axe concerne le dédoublement de la voie minière de Djebel Onk.

Les nouvelles gares pour les trains à grande vitesse menacent les gares existantes. La pratique actuelle consiste à construire de nouvelles gares sur le même site que celles existantes. Cela se traduit par la démolition d'anciennes gares, comme ce fut le cas à Boukadir, Oued Sly et El Mohammadia, ou la possibilité d'un démantèlement, comme à Relizane, Oued Rhiou et à Sig. Cependant, il était parfois plus avantageux d'adapter les anciennes gares aux nouveaux enjeux, surtout lorsque l'espace le permettait, comme à Oran. La construction de nouveaux bâtiments voyageurs plutôt que la rénovation d'anciennes gares aurait une incidence sur leurs valeurs patrimoniales. Il est souhaitable qu'une réflexion approfondie soit menée sur la transformation des anciennes gares, dans le but de valoriser ce patrimoine, tant d'un point de vue économique que culturel.

L'un des objectifs de cette thèse était de faire reconnaître le patrimoine ferroviaire algérien sur le plan scientifique, politique et populaire, et de préserver sa richesse culturelle pour les générations futures. Pour y parvenir, il est nécessaire de suivre les cinq étapes de la patrimonialisation : sélection, justification, conservation, exposition et valorisation. Toutes ces étapes sont essentielles pour réussir cette démarche.

Supposons que nous réussissions les première et deuxième étapes de la préservation du patrimoine ferroviaire algérien. Dans ce cas, il est important de noter que la troisième étape de conservation est insuffisamment développée, avec des travaux d'entretien inappropriés, réalisés par des entreprises peu qualifiées, comme l'exemple de la gare de Skikda. Afin de remédier à cette situation, il est nécessaire de prendre des mesures pour améliorer la qualité de ces travaux en faisant appel à des professionnels compétents dans ce domaine.

En outre, pour la quatrième étape d'exposition, il est nécessaire de disposer des moyens nécessaires pour présenter le bien au public et lui offrir une reconnaissance sociale. Enfin, pour la cinquième étape de valorisation, il est crucial que les citoyens s'approprient le bien car la valorisation des gares ferroviaires en Algérie doit être une démarche participative et collective,

impliquant les autorités locales, les professionnels du patrimoine et la population locale, afin de garantir une préservation durable de ces lieux emblématiques.

Avant de conclure notre travail de thèse, nous avons souhaité décrire comment il pourrait être poursuivi. Nous présentons donc les pistes de recherche que nous souhaitons approfondir, ainsi que d'autres qui nécessiteront des connaissances spécialisées et l'implication de chercheurs venant d'autres disciplines pour être menées à bien.

Dans le cadre de notre thèse, nous avons exploré l'histoire, l'architecture et le patrimoine des gares ferroviaires algériennes, qui constituent des sujets d'étude passionnants. Nous avons également constaté que les compagnies qui ont exploité ce réseau avant sa nationalisation ont rarement été étudiées en profondeur. Nous sommes convaincus que leur histoire pourrait nous apporter de nouvelles perspectives sur leur rôle dans la conquête de l'Algérie, ainsi que sur l'évolution économique et sociale durant la période coloniale.

En examinant les archives de ces compagnies, nous pourrions découvrir comment elles ont fonctionné, quels étaient leurs objectifs, leurs stratégies, leurs réussites et leurs échecs. Nous pourrions également étudier l'impact économique et social de leur présence en Algérie et comment cela a influencé la vie quotidienne des autochtones et des colons.

Bien évidemment, notre travail sur certaines gares ferroviaires peut être étendu à d'autres gares importantes d'un point de vue historique et patrimonial, notamment la gare de Sétif, de Mohammedia et de Biskra, qui ont toutes joué un rôle important dans l'histoire ferroviaire de l'Algérie. Des recherches plus approfondies pourraient être menées sur le style architectural moderne caractéristique du centre-ouest. Le sud offre également un champ d'études intéressant, avec ses gares fortifiées dont la conception architecturale unique s'est développée sur un seul tronçon du réseau ferroviaire algérien. L'étude de ces gares permettrait de mieux comprendre, entre autres, les enjeux jadis liés à la protection et à la sécurité des voyageurs.

Le domaine de l'architecture ferroviaire en Algérie est encore balbutiant. Pour approfondir ce domaine, une analyse des enjeux économiques et sociaux liés au développement du réseau ferroviaire en Algérie, ainsi que des innovations technologiques et des défis rencontrés pour garantir un transport efficace et sûr, serait intéressante. Un sujet fascinant à étudier est « le transsaharien », un projet ambitieux visant à relier les pays d'Afrique du Nord à ceux de l'Afrique subsaharienne à travers le Sahara. Bien que les racines de ce projet remontent au début du 20^e siècle, il reste pertinent aujourd'hui. Une étude approfondie de ce projet pourrait

contribuer à sa mise en œuvre ou fournir des informations précieuses pour planifier des projets similaires dans d'autres régions du monde.

Le champ d'étude ferroviaire en Algérie reste peu exploré et de nombreuses pistes restent à envisager. Notre travail pourrait encourager les chercheurs à se confronter à l'étude du patrimoine ferroviaire colonial, en réduisant la réticence souvent associée à ce sujet. Il serait intéressant pour eux d'adopter une approche multidisciplinaire, comme nous avons tenté de le faire dans cette thèse, car le monde ferroviaire englobe de nombreux domaines. Par exemple, des recherches pourraient être menées sur la représentation des gares à l'époque coloniale et postcoloniale, sur le rôle du réseau ferroviaire algérien dans la politique de ségrégation sociale (voir le chapitre 2), ou sur le renouveau dans l'architecture ferroviaire algérienne (voir les chapitres 3 et 4). Cependant, ces propositions ne sont pas exhaustives et d'autres sujets pourraient également être explorés.

En conclusion, nous espérons que cette thèse permettra à chacun d'apprécier la pertinence des réponses que nous avons apportées dans le cadre d'une problématique complexe à étudier. Malgré des obstacles tels qu'une bibliographie limitée, des archives difficilement accessibles et une pandémie mondiale, nous avons réussi à naviguer dans le champ miné de l'héritage ferroviaire colonial. Nous espérons que nos découvertes et notre travail contribueront à une meilleure compréhension de cette problématique, tout en suscitant des discussions et des débats constructifs dans le monde intellectuel et scientifique.

À titre personnel, nous formulons le souhait que ce travail nous ouvre de nouvelles portes dans le monde de l'enseignement et de la recherche.

Mes derniers mots iront aux nombreuses personnes et organisations que nous mentionnons dans nos remerciements. Ce travail n'aurait pas été possible sans leur aide. Je clôture donc cette thèse en les remerciant de nouveau.

Bibliographie :

1. Sources primaires

1.1 Archives de la SNTF.

Les archives de la SNTF n'ayant pas été classées, nous avons contribué à la classification d'une partie d'entre elles, que vous pouvez consulter dans l'annexe 2. Néanmoins, il reste encore beaucoup d'archives à classer. Il convient de souligner que les archives évoquées dans cette thèse et qui n'ont pas encore été classées ont déjà été mentionnées, notamment les iconographies des gares.

1.2 Archives numériques en ligne

- BALLU, Albert (1849-1930) Auteur du texte. *Guide illustré de Djemila (Antique Cuicul)*, par Albert Ballu, architecte en chef des monuments historiques de l'Algérie. Alger : Jules Carbonel, 1926. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k320953q>
- BARTHOLONY, François. Observations sur l'exécution de la loi du 11 juin 1842, relativement à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer. Paris : Adolphe Blondeau, 1843. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6553655r>
- BERNARD, Maurice Antoine Auteur du texte. *Les chemins de fer algériens / par Maurice Antoine Bernard*, [S. l.] : [s. n.], 1913. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9766998v>
- *Carte de la province d'Oran* [image en ligne]. 1845. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53065248s>
- *Carte des environs de Philippeville* [image en ligne]. 1840. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8494594k>
- CHAIX, Napoléon. *Atlas des chemins de fer / publié par Napoléon Chaix*. Paris : Imprimerie et librairie centrales du chemin de fer, 1864. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k58185680.texteImage>
- CHAPPUIS, L. *Alger. Carte des chemins de fer de l'Algérie et de la Tunisie* [image en ligne]. 1887. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84396601>. BNF : D.753
- CHAPPUIS, L. *Carte des chemins de fer de l'Algérie et de la Tunisie* [image en ligne]. 1887. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84396601>
- Chemins de fer algériens de l'État. Dans : *data.bnf.fr* [en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : https://data.bnf.fr/12046515/chemins_de_fer_algeriens_de_l_etat/
- DE SAINT-FÉLIX, René. *Le voyage de S. M. l'Empereur Napoléon III en Algérie et la régence de S. M. l'Impératrice, mai-juin 1865*. Paris : Eug. Pick, de l'Isère, éditeur, 1865. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1063438>
- DELAMARE, F. Graveur. *Chemin de fer d'Alger à Oran : (projet de Mr. Garbé) / F. Delamare* [image en ligne]. 1853. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531364341>. 87-53
- DELAVIGNE, Paul Auteur du texte. *Chemin de fer de l'Algérie par la ligne centrale du Tell avec rattaches à la côte / étudié et proposé par M. Paul Delavigne, M. Oscar Mac-Carthy, ... M. Urbain Ranc, ... [et al.]*. Alger : imprimeurs-libraires-éditeurs, 1854. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k29129j/texteBrut>
- DEMEUR, Adolphe. *Les Chemins de fer français en 1860 : statuts des compagnies, notices historiques, situations financières*. Paris : Librairie centrale des chemins de Fer, 1860. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97662014>

- DUVERNOIS, Clément. *L'Algérie, ce qu'elle est, ce qu'elle doit être, essai économique et politique*. Alger : Dubos frères, éditeurs, 1858. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5823499x>
- ENTREPRISE DE KERVÉGUEN. *Entreprise de Kerveguen : chemin de fer de Séville à Jerez et de Puerto Réal à Cadix* [en ligne]. 1862. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6208128k>
- ERNOUF, Alfred-Auguste. *Paulin Talabot : sa vie et son œuvre (1799-1885)*. Paris : Plon, 1886. Google-Books-ID: e7qrXTm5rMC
- GHARBI, Mohamed Lazhar. *Crédit et discrédit de la Banque d'Algérie : (Seconde moitié du XIXe Siècle)*. Éditions L'Harmattan. Paris : Éditions L'Harmattan, juillet 2005. Disponible à l'adresse : https://data.bnf.fr/fr/12501034/mohamed_lazhar_gharbi/
- HELLRIGEL, Frédéric Graveur. *Environs de Stora et de Philippeville* [image en ligne]. 1845. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531467136>
- HIPPOLYTE, Peut. *Annales de la colonisation algérienne*. Imprimerie BEAU. Paris : [s. n.], 1854. Google-Books-ID: xIjHNpCrFkoC
- LALLEMAND, Charles (1826-1904) Auteur du texte. *L'Ouest de l'Algérie. Réseaux exploités par la compagnie de l'Ouest-Algérien, lignes de l'Ouest-Algérien et de la Cie franco-algérienne, texte et dessins de Ch. Lallemand*. [S. l.] : [s. n.], 1891. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5789563x>
- LE VICOMTE, Garbé et DELAMARE, F. *Chemin de fer d'Alger à Oran : Port gare-maritime et docks de Mers-el-Kebir commune d'Oran formant l'extrémité ouest de la ligne* [image en ligne]. 1853. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531363694>
- MOULIN, Félix Jacques Antoine (1802-1879) Photographe, ALARY, Antoine (1811-1890) Photographe, GEISER, Jean (1848-1923) Photographe, CRÉMIÈRE, Léon (1831-1913) Photographe, LE GRAY, Gustave (1820-1884) Photographe, PORTIER, Claude-Joseph (1841-1910) Photographe et PHOTOGRAPHE, Alary et Gésier (Firme). *[Recueil. Colonisation française de l'Algérie et voyage de Napoléon III en 1865]* [en ligne]. 1875 1856. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8438906z>
- PAVY, Louis-Antoine-Augustin. *Allocution, prononcée par Mgr l'évêque d'Alger pour la bénédiction de la première pierre de la gare du chemin de fer de Blidah*. Blida : bibliothèque impériale, 1859. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5789330v>
- POGGI, Jaques. *Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie*. PARIS : LAROSE, 1931
- REYNAUD, Léonce. *Traité d'architecture-Planches*. 3ème édition. Paris : Dunod. Paris, 1870 1867. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5627138z>
- STÉPHANE, Gsell. *Atlas archéologique de l'Algérie ; Edition spéciale des cartes au 200.000e du Service Géographique de l'Armée avec un texte explicatif*. Alger ; Paris : Adolphe Jourdan ; Fontemoing & Cie, 1911. Disponible à l'adresse : http://bibliotheque-numerique.inha.fr/idurl/1/21113.0620_doucet_GG_Atlas_Algerie.pdf
- THORRIGNAC, Jean-Yves. *La nouvelle gare d'Oran* [en ligne]. 1908. Disponible à l'adresse : https://jeanyvesthorrignac.fr/wa_files/LA_20NOUVELLE_20GARE_20D_27ORAN.pdf

2. Sources imprimées

2.1 Ouvrages généraux

- ALMI, Saïd. *Urbanisme et colonisation : présence française en Algérie*. Bruxelles : Éditions Mardaga, 2002. ISBN 978-2-87009-812-7. Google-Books-ID: 6WJlrm_Y1_8C
- ALMI, Saïd. *Urbanisme et colonisation : présence française en Algérie*. Bruxelles : Éditions Mardaga, 2002. ISBN 978-2-87009-812-7. Google-Books-ID: 6WJlrm_Y1_8C
- AMOUGOU, Emmanuel. *Architecture et ethnographie au XIXe siècle: lectures des conférences de la Société centrale des architectes français : Yvon Maurice (1857-1911), François-Adolphe Bocage (1860-1927), Jacques-René Hermant (1855-1930), Lucien Fournereau (1846-1906)*. [S. l.] : L'Harmattan, 2008. ISBN 978-2-296-05431-8
- AUMASSIP, Ginette. *L'Algérie des premiers hommes*. Éditions de la Maison des sciences de l'homme. Paris : Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 31 mars 2017. ISBN 978-2-7351-1902-8.
- AUZIAS, Dominique et LABOURDETTE, Jean-Paul. *Zurich 2014 Petit Futé*. Paris : Petit Futé, 15 novembre 2013. ISBN 978-2-7469-7612-2
- BALLU, Albert. *Les Ruines de Timgad (Antique Thamugadi)*. Paris : Neurdein frères, imprimeurs-éditeurs, 1911. Google-Books-ID: yF9MQwAACAAJ
- BALLU, Albert. *Les Ruines de Timgad- Nouvelles découvertes*. Paris : Neurdein Frères, 1903. Google-Books-ID: rODdjgEACAAJ
- BALLU, Albert. *Les ruines de Timgad, antique Thamugadi: sept années de découvertes (1903-1910)*. Paris : Neurdein Frères, 1911. Google-Books-ID: 6o5AAQAAMAAJ
- BARDIN, Pierre. *Algériens et tunisiens dans l'Empire ottoman de 1848 à 1914*. [S. l.] : FeniXX, 1 janvier 1980. ISBN 978-2-271-09841-2. Google-Books-ID: kOxXDwAAQBAJ
- BASTIEN, Roger. *L'islam, l'art et la géométrie*. Lille : TheBookEdition, 2017. Google-Books-ID: y4BsFC8ZyeoC
- BEAUD, Michel. *L'art de la thèse*. Paris : La découverte, 2006. [Consulté le 27 février 2021]. Repères. ISBN 978-2-7071-4794-3. Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/l-art%20de-la-these--9782707147943.htm>
- BEN AMOR, Kamel. *Les transports ferroviaires au Maghreb*. ipemed éd. Paris : IPIMED, novembre 2014
- BENCHARIF, Abdelhamid. *La filière blé en Algérie*. KARTHALA Éditions. Paris : KARTHALA Éditions, 1 janvier 1996. ISBN 978-2-86537-659-9. Google-Books-ID: OQCQ7g8vkvQC
- CARON, François. *Histoire économique de la France, XIXe-XXe siècle*. 2e édition revue et Augmentée. Paris : Armand colin, 1995. Collection U 223. ISBN 978-2-200-21653-5. 330.944 CAR, 330.904 CAR his, AS2053, I 1563, 944 CAR his
- CHEMLA, Jacques, GOFFARD, Monique et VALENSI, Lucette. *Un siècle de céramique d'art en Tunisie. Les fils de J. Chemla, Tunis*. Eclat. Paris : Eclat, 2015. [Consulté le 5 janvier 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.decitre.fr/livres/un-siecle-de-ceramique-d-art-en-tunisie-9782841623778.html>
- COHEN, Jean-Louis, OULEBSIR, Nabila et KANOUN, Youcef. *Alger : paysage urbain et architecture, 1800-2000*. Besançon : Éditions de l'Imprimeur, 2003. Disponible à l'adresse : <https://www.mollat.com/livres/873100/alger-paysage-urbain-et-architecture-1800-2000>
- CÔTE, Marc. *L'Algérie ou l'Espace retourné*. Paris : Flammarion, 8 janvier 1992. ISBN 978-2-08-212801-8

- CRAVERI, Benedetta. *La Contessa*. Paris : Flammarion, 20 octobre 2021. ISBN 978-2-08-025243-2. Google-Books-ID: eJVEEAAAQBAJ
- DAUFRESNE, Jean-Claude. *Théâtre de l'Odéon: architecture, décors, musée*. Bruxelles : Éditions Mardaga, 2004. ISBN 978-2-87009-873-8. Google-Books-ID: HoFhJWiCAQYC
- DELUZ, Jean-Jacques. *Alger. Chronique urbaine*. Saint-Denis : Bouchène, 2002. [Consulté le 27 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.furet.com/livres/alger-jean-jacques-deluz-9782912946263.html>
- DERROITTE, Luc. *Dictionnaire de l'ornement*. Paris : Gisserot, 9 février 2012. ISBN 978-2-7558-0260-3
- DEVOS, Jean. *Sahara : Terre impitoyable et pays de rêve*. Paris : FeniXX, 1 janvier 1957. ISBN 978-2-307-00154-6.
- EBEL, Édouard. *Les ministres de la Guerre, 1792-1870 : Histoire et dictionnaire*. Presses universitaires de Rennes. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 19 octobre 2022. ISBN 978-2-7535-8898-1. Google-Books-ID: oo6WEAAAQBAJ
- EMMANUELLI, François-Xavier et CATY, Roland. *La Provence contemporaine : de 1800 à nos jours*. Michigan : Éditions Ouest-France, 31 décembre 1993. ISBN 978-2-402-10160-8.
- ERNOUF, Alfred-Auguste. *Paulin Talabot : sa vie et son œuvre (1799-1885)*. Paris : Plon, 1886. Google-Books-ID: e7qrXTm5rMC
- GRILLET-AUBERT, Anne. *La desserte ferroviaire des territoires périurbains*. Paris : Collectif Éditions Recherches, 2015. [Consulté le 27 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.eyrolles.com/BTP/Livre/la-desserte-ferroviaire-des-territoires-periurbains-9782862220895/>
- JOSEPH, Isaac. *Gare du Nord, mode d'emploi : Programme de recherches concertées, Plan urbain-RATP-SNCF*. Paris : Recherches éditions, 1 juillet 1995. ISBN 978-2-86222-030-7
- LAVENU, Mathilde et MATAOUCHEK, Victorine. *Dictionnaire d'architecture*. Paris : Éditions Gisserot, 2017. ISBN 978-2-7558-0734-9
- LE CORBUSIER. *Vers une architecture*. LES ÉDITIONS G. CRÈS ET Cie. Paris : LES ÉDITIONS G. CRÈS ET Cie, 1923. L'Esprit nouveau
- LEROY-TERQUEM, Magali, RAVILLARD, André, MARÇAIS, Georges, D'ALLONNES, Olivier Revault, et COLLECTIF. *Alger, la Casbah et Paul Guion*. Publisud. Paris : Publisud, 7 juin 2005. ISBN 978-2-86600-958-8
- MARSAN, Jean-Claude. *Montréal en évolution : Quatre siècles d'architecture et d'aménagement*. Montréal : PUQ, 26 avril 2019. ISBN 978-2-7605-4423-9. Google-Books-ID: 3hWVDwAAQBAJ
- MOUSSA, Sarga. *L'orientalisme des saint-simoniens*. Paris : Maisonneuve et Larose, 2006. ISBN 978-2-7068-1950-6. Google-Books-ID: BvwEAQAIAAJ
- PANERAI PHILIPPE. *Analyse urbaine / Philippe Panerai avec Marcelle Demorgon et Jean-Charles Depaule*. Marseille : Edition Parenthèses, 1999. Collection Eupalinos Série Architecture et urbanisme. ISBN 978-2-86364-603-8
- PANERAI, Philippe, CASTEX, Jean et DEPAULE, Jean-Charles. *Formes urbaines de l'îlot à la barre*. Marseille : Parenthèses Éditions, 4 novembre 1997. ISBN 978-2-86364-602-1

- PAUGAM, Serge. *Introduction – L'enquête sociologique en vingt leçons*. Paris cedex 14 : Presses Universitaires de France, 2012. ISBN 978-2-13-060873-8. Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/l-enquete-sociologique--9782130608738-page-1.htm>.
- PEYROULOU, Jean-Pierre, BOUCHÈNE, Abderrahmane, TENGOUR, Ouanassa Siari, THÉNAULT, Sylvie et MEYNIER, Gilbert. *Histoire de l'Algérie à la période coloniale, 1830-1962*. Paris : Alger : La découverte, 30 août 2012. ISBN 978-2-7071-7326-3
- PIATON, Claudine, HUEBER, Juliette, AICHE, Boussad, LOCHARD, Thierry et BOISTESSELIN, Arnaud Du. *Alger, ville et architecture 1830-1940*. Arles : Alger : HONORE CLAIR, 4 novembre 2016. ISBN 978-2-918371-29-8
- RENAULT, Christophe et LAZÉ, Christophe. *Les styles de l'architecture et du mobilier*. Nouvelle édition revue et Augmentée. Paris : Éditions Jean-Paul Gisserot, 2006. ISBN 978-2-87747-465-8
- RENAULT, Christophe. *Reconnaître les styles de l'architecture*. Jean-Paul Gisserot. Quintin : Jean-Paul Gisserot, 2019. Collection Patrimoine. Disponible à l'adresse : <https://www.eyrolles.com/Loisirs/Livre/reconnaître-les-styles-de-l-architecture-9782755802474/>
- RIEGL, Alois. *Le Culte moderne des monuments. Son essence et sa genèse*. Édition revue et Augmentée. Paris : Le Seuil, 7 mars 2013. ISBN 978-2-02-110002-0
- SENHADJI, Dalila. *Architecture cultuelle chrétienne et conquête coloniale, Oran 1831-1913*. Moldavie : Univ Européenne, 26 juillet 2016. ISBN 978-3-639-50421-7
- SPILLMANN, Georges. *Napoléon III et le royaume arabe d'Algérie*. Paris : FeniXX, 1975. ISBN 978-2-307-19516-0. Google-Books-ID: oy4GEAAAQBAJ
- STORA, Benjamin. *Histoire de l'Algérie coloniale : 1830 - 1954*. Nouvelle éd. Paris : Éd. La découverte, 2011. Repères, 102. ISBN 978-2-7071-4466-9
- STORA, Benjamin. *Histoire de l'Algérie depuis l'indépendance*. 4e édition. Paris : La découverte, 2 septembre 2004. ISBN 978-2-7071-4405-8
- STORA, Benjamin. *La guerre d'Algérie expliquée à tous*. Paris : Le Seuil, 29 février 2012. ISBN 978-2-02-081243-6
- TEXIER, Simon. *Dictionnaire des Architectes : Les Dictionnaires d'Universalis*. Encyclopaedia Universalis. [S. l.] : Encyclopaedia Universalis, 27 octobre 2015. ISBN 978-2-85229-141-6. Google-Books-ID: Dt6KBAAAQBAJ
- TOURNAY, MARC. *Les Cahiers de L'urbanisme*. Wallonie : Éditions Mardaga, 2010. Google-Books-ID: z_7d6eEHPMQC
- VALÉRIAN, Dominique. *Ports et réseaux d'échanges dans le Maghreb médiéval*. Bod Third Party Titles. Madrid : Casa de Velázquez, 30 janvier 2020. ISBN 978-84-9096-176-6. Google-Books-ID: zrzLDwAAQBAJ
- WEBER, André-Paul. *Régence d'Alger et Royaume de France (1500-1800). Trois siècles de luttes et d'intérêts partagés* -. Paris : L'Harmattan, 1 février 2014. Disponible à l'adresse : <https://www.decitre.fr/livres/regence-d-alger-et-royaume-de-france-1500-1800-9782343025490.html>

2.2 Ouvrages spécialisés :

2.2.1 Histoire d'architecture et histoire ferroviaire :

- ARNAUDIÈS, Fernand. *Singulière jeunesse du chemin de fer*. Paris : FeniXX, 1959. ISBN 978-2-402-20317-3.

- AVELINE, Natacha. *La ville et le rail au Japon : L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka*. Paris : CNRS Éditions, 16 juin 2016. ISBN 978-2-271-09145-1.
- BENEVOLO, Leonardo, VICARI, Vera et VICARI, Jacques. *L'histoire de l'architecture moderne. 1, La révolution industrielle / Leonardo Benevolo*. Paris : Dunod, 1998. Histoire de l'architecture moderne. ISBN 978-2-10-003172-6. Disponible à l'adresse : <https://www.mediatheque.merignac.com/Default/doc/SYRACUSE/76081/1-histoire-de-l-architecture-moderne-1-la-revolution-industrielle-leonardo-benevolo>
- BOWIE, Karen. *Les grandes gares parisiennes au XIXème siècle*. Paris : Action artistique de la Ville de Paris, 1987
- CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France 1883-1937 Tome 2*. Fayard. Paris : Fayard, 2005. HE3068 .C37 1997
- CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France, tome 1*. Paris : Fayard, 1997. [Consulté le 27 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.fayard.fr/histoire/histoire-des-chemins-de-fer-en-france-tome-1-9782213021539>
- CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France, tome 2*. Paris : Fayard, 2005. [Consulté le 27 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.fayard.fr/histoire/histoire-des-chemins-de-fer-en-france-tome-2-9782213623153>
- CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France, tome 3,*. Paris : Fayard, 2017. [Consulté le 27 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.fayard.fr/histoire/histoire-des-chemins-de-fer-en-france-tome-3-9782213702001>
- CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France. Tome second. 1883-1937*. Paris : Fayard, 2005. ISBN 978-2-213-62315-3. 944.06 CAR his T.2, 385 CAR 2, 385 CAR, 8-B-17618, 625 CAR
- CARON, François. *Les grandes compagnies de chemin de fer en France, 1823-1937*. Genève : Droz, 2005. Archives économiques du Crédit lyonnais 5. ISBN 978-2-600-00942-3. 338.895 CAR gra
- CARON, François, DÉRENS, Jean, PASSION, Luc et LISLE, Philippe Cebron de. *Paris et ses réseaux, naissance d'un mode de vie urbain. XIXe -XXe siècles*. Paris : Paris bibliothèques, 1 janvier 1990. ISBN 978-2-906869-18-9
- CHAINTREAU, Jean, CUYNET, Jean et MATHIEU, Georges. *Les chemins de fer : Paris-Lyon-Méditerranée*. Paris : La Vie du rail, 1993. ISBN 978-2-906984-16-5
- CLOZIER, René. *La Gare du Nord : Thèse pour le doctorat présentée à la Faculté des lettres de Paris*. Vol. 1. Baillièrre et Fils. Paris : Baillièrre et Fils, 1940
- DECLÉTY, Lorraine. Pratique et connaissance : les chemins divergents de l'orientalisme scientifique et de l'orientalisme artistique en France et en Allemagne. Dans : OULEBSIR, Nabila et VOLAIT, Mercedes (dir.), *L'Orientalisme architectural entre imaginaires et savoirs* [en ligne]. Paris : Publications de l'Institut national d'histoire de l'art, 5 décembre 2017.
- DEMEUR, Adolphe. *Les Chemins de fer français en 1860 : statuts des compagnies, notices historiques, situations financières*. Paris : Librairie centrale des chemins de Fer, 1860. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97662014>
- ERNOUF, Alfred-Auguste. *Paulin Talabot : sa vie et son œuvre (1799-1885)*. Paris : Plon, 1886. Google-Books-ID: e7qrXTm5rMC
- LALLEMAND, Charles. *L'Ouest de l'Algérie. Réseaux exploités par la compagnie de l'Ouest-Algérien : lignes de l'Ouest-Algérien et de la Cie franco-algérienne*. Place of publication not identified : Hachette Livre BNF, 1 juin 2013. ISBN 978-2-01-292177-1

- LARTILLEUX, Henri. *Géographie des chemins de fer français. Afrique du Nord*. 3e volume. Chaix : Chaix, 1949
- LOEWENSTEIN, Louis K. *Paris, the City of the World's Most Beautiful Railroad Stations*. Oxford : Oxford Paperbacks, 1987. Google-Books-ID: ZY8CGwAACAAJ
- PARK-BARJOT, Rang-Ri. *La société de construction des Batignolles : Des origines à la première guerre mondiale, 1846-1914*. Paris : Presses Paris Sorbonne, 2005. ISBN 978-2-84050-389-7. Google-Books-ID: BPCZ4Q4h6pwC
- POGGI, Jaques. *Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie*. PARIS : LAROSE, 1931
- POTTIER, RENE. *LE Transsaharien, liaison d'empire*. Sorlot. Paris : Nouvelles Éditions Latines, 1941. Google-Books-ID: T7ZHYW0p2h8C
- PRASTEAU, Jean. *La gare de Lyon et ses grandes heures*. Paris : FeniXX, 1 janvier 1982. ISBN 978-2-402-27587-3. Google-Books-ID: dnV6DwAAQBAJ
- RATEL, Roger. *Le tunnel ferroviaire du Fréjus, 1857-1995 : Le chemin de fer, son évolution*. [S. l.] : R. Ratel, 1 janvier 1996
- REGNIAULT, François. *La SNCF pour les nuls*. Paris : First éditions, 2017. Pour les nuls. ISBN 978-2-412-02591-8. 385.065 44
- RICHARDS, Jeffrey et MACKENZIE, John M. *The Railway Station: A Social History*. Oxford Oxfordshire ; New York : Oxford University Press, 1986. ISBN 978-0-19-215876-5
- VINCENOT, Henri. *L'Age du chemin de fer*. DENOEL. Paris : DENOEL, 1980. Disponible à l'adresse : <https://www.le-livre.fr/livres/fiche-r200018910.html>

2.2.2 Architecture et architecture ferroviaire :

- BAJARD, Marcel, BETOUX, Claire, LAMARRE, François, HARGREAVES, Nick et IDRAC, Anne-Marie. *De la gare à la ville : une démarche de projet = From station to city : a design process*. Bruxelles : Archives d'architecture moderne ; Ante Prima, 2007. ISBN 978-2-87143-185-5
- BILLARD, Jacques. *L'éclectisme*. Presses universitaires de France. Paris : FeniXX, 1 janvier 1997. ISBN 978-2-13-067647-8. Google-Books-ID: cUJYDwAAQBAJ
- BRISSAUD, René et PLAS, Pascal. *Limoges-Bénédictins, Histoire d'une gare*. Limoges : L. Souny, 2008. ISBN 978-2-905262-33-2
- BRUXELLES-CAPITALE, Région de. *Un siècle d'architecture et d'urbanisme : 1900-2000*. Bruxelles : Éditions Mardaga, 2000. ISBN 978-2-87009-755-7. Google-Books-ID: EecQgQ6nyr0C
- FOITET, Jean-Paul. *100 ans de gares françaises*. Turquant : Cheminements, 1 septembre 2008. ISBN 978-2-84478-712-5
- GODOLI, Ezio et COZZI, Mauro (dir.). *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*. 1. ed. Palermo : D. Flaccovio, 2004. ISBN 978-88-7758-599-8. NA6315.I8 A74 2004
- JOSEPH, Isaac (dir.). *Villes en gares*. La Tour d'Aigues, France : Aube, 1999. L'Aube territoire. ISBN 978-2-87678-484-0. HE1614 .V55 1999
- LAMMING, Clive. *Paris au temps des gares : grandes et petites histoires d'une capitale ferroviaire*. Paris : Parigramme, 2011. ISBN 978-2-84096-711-8. TF302.P37 L35 2011

- MEEKS, Carroll L. V. *The railroad station: an architectural history*. 3.pr. New Haven : Yale Univ. Press, 1975. ISBN 978-0-300-00764-0
- RAGON, Michel. *L'architecture des gares : naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*. Paris : Denoël, 1984. ISBN 978-2-207-23031-2. NA6315.F8 R34 1984
- SAUGET, Stéphanie. *A la recherche des pas perdus : Une histoire des gares parisiennes au XIXe siècle*. Paris : Éditions Tallandier, 2 avril 2009. ISBN 978-2-84734-359-5
- SCHONTZ, André. *La gare de Metz*. Metz : Serpenoise, 15 avril 2008. ISBN 978-2-87692-748-3
- SHEPPARD, Charles. *Les gares : chefs-d'œuvre de l'architecture*. Pml éditions. Singapour : Pml éditions, 1996. ISBN 978-2-7434-0559-5
- SIMONNET, Cyrille. *L'architecture, les sciences et la culture de l'histoire au XIXe siècle*. Saint-Etienne : l'Université de Saint-Etienne, 2001. Architecture. ISBN 978-2-86272-215-3. Google-Books-ID: FHgRKju1ACEC

2.2.3 Patrimoine et patrimoine ferroviaire :

- AÏCHE, Boussad. *Architectures au Maghreb (XIXe-XXe siècles): Réinvention du patrimoine*. [S. 1.] : Presses universitaires François-Rabelais, 22 avril 2013. ISBN 978-2-86906-317-4. Google-Books-ID: R90ZCwAAQBAJ
- AMOUGOU, Emmanuel et KOCHER, André. *L'espace de l'architecture*. [S. 1.] : L'Harmattan, 1999. ISBN 978-2-7384-8613-4. Google-Books-ID: H2zFTmIgrxsC
- AMOUGOU, Emmanuel, CHADOIN, Olivier, GUROV, Radian, GODIER, Patrice, GIRARD, Paulette, LUSSAC, Bruno Fayolle et KOCHER, André. *La Question patrimoniale : De la « patrimonialisation » à l'examen des situations concrètes*. Paris : Éditions L'Harmattan, 1 juin 2004. ISBN 978-2-296-36172-0. Google-Books-ID: GVTYEsqrVygC
- AMOUGOU, Emmanuel. *Réhabilitation du patrimoine architectural : Une analyse sociologique de la domination des notables*. Paris : Éditions L'Harmattan, 1 janvier 2001. ISBN 978-2-296-16315-7. Google-Books-ID: uLVdQd5nR38C
- AMOUGOU, Emmanuel. *Sciences sociales et patrimoines*. Paris : L'Harmattan, 2011. ISBN 978-2-296-55148-0
- ARNAUDIÈS, Fernand. *Singulière jeunesse du chemin de fer*. Paris : FeniXX, 1959. ISBN 978-2-402-20317-3. Google-Books-ID: KeJYDwAAQBAJ
- AVELINE, Natacha. *La ville et le rail au Japon: L'expansion des groupes ferroviaires privés à Tôkyô et Ôsaka*. Paris : CNRS Éditions, 16 juin 2016. ISBN 978-2-271-09145-1. Google-Books-ID: FdejDAAAQBAJ
- AZIZA, Mohamed et BOUGHALI, Mohamed. *Patrimoine culturel et création contemporaine en Afrique et dans le monde arabe*. Dakar : Nouvelles éditions africaines, 1977. ISBN 978-2-7236-0185-6
- BAJARD, Marcel, BETOUX, Claire, LAMARRE, François, HARGREAVES, Nick et IDRAC, Anne-Marie. *De la gare à la ville: une démarche de projet = From station to city : a design process*. Bruxelles : Archives d'architecture moderne ; Ante Prima, 2007. ISBN 978-2-87143-185-5
- BELHOSTE, Jean-francois, SMITH, Paul et DESCHAMPS, Pierre-olivier. *Architectures et paysages industriels. l'invention d'un patrimoine*. Paris : La Martinière, 11 octobre 2012.
- BENEVOLO, Leonardo, VICARI, Vera et VICARI, Jacques. *L'histoire de l'architecture moderne. 1, La révolution industrielle / Leonardo Benevolo*. Paris : Dunod, 1998. [Consulté le 27 février 2021]. Histoire de l'architecture moderne. ISBN 978-2-10-003172-6. Disponible à l'adresse :

<https://www.mediathèque.merignac.com/Default/doc/SYRACUSE/76081/l-histoire-de-l-architecture-moderne-1-la-revolution-industrielle-leonardo-benevolo>

- BILLARD, Jacques. *L'éclectisme*. Presses universitaires de France. Paris : FeniXX, 1 janvier 1997. ISBN 978-2-13-067647-8. Google-Books-ID: cUJYDwAAQBAJ
- BOCARD, Hélène et AYRAULT, Philippe. *De Paris à la mer: la ligne de chemin de fer Paris-Rouen-le Havre: Ile-de-France et Haute-Normandie*. Editeur APPIF. Paris : Inventaire général du patrimoine culturel, 2005. Images du patrimoine, 239. ISBN 978-2-905913-46-3. TF72.I44 B63 2006
- BOWIE, Karen. *Les grandes gares parisiennes au XIX^{ème} siècle*. Paris : Action artistique de la Ville de Paris, 1987
- BRISSAUD, René et PLAS, Pascal. *Limoges-Bénédictins, Histoire d'une gare*. Limoges : L. Souny, 2008. ISBN 978-2-905262-33-2
- BRUXELLES-CAPITALE, Région de. *Un siècle d'architecture et d'urbanisme : 1900-2000*. Bruxelles : Éditions Mardaga, 2000. ISBN 978-2-87009-755-7. Google-Books-ID: EecQgQ6nyr0C
- CARON, François, DÉRENS, Jean, PASSION, Luc et LISLE, Philippe Cebron de. *Paris et ses réseaux, naissance d'un mode de vie urbain. XIX^e -XX^e siècles*. Paris : Paris bibliothèques, 1 janvier 1990. ISBN 978-2-906869-18-9
- CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France 1883-1937 Tome 2*. Fayard. Paris : Fayard, 2005. HE3068 .C37 1997
- CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France, tome 1*. Paris : Fayard, 1997. [Consulté le 27 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.fayard.fr/histoire/histoire-des-chemins-de-fer-en-france-tome-1-9782213021539>
- CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France, tome 2*. Paris : Fayard, 2005. [Consulté le 27 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.fayard.fr/histoire/histoire-des-chemins-de-fer-en-france-tome-2-9782213623153>
- CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France, tome 3*. Paris : Fayard, 2017. [Consulté le 27 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.fayard.fr/histoire/histoire-des-chemins-de-fer-en-france-tome-3-9782213702001>
- CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France. Tome second. 1883-1937*. Paris : Fayard, 2005. ISBN 978-2-213-62315-3. 944.06 CAR his T.2, 385 CAR 2, 385 CAR, 8-B-17618, 625 CAR
- CARON, François. *Les grandes compagnies de chemin de fer en France, 1823-1937*. Genève : Droz, 2005. Archives économiques du Crédit lyonnais 5. ISBN 978-2-600-00942-3. 338.895 CAR gra
- CHAINTREAU, Jean, CUYNET, Jean et MATHIEU, Georges. *Les chemins de fer: Paris-Lyon-Méditerranée*. Paris : La Vie du rail, 1993. ISBN 978-2-906984-16-5
- CHOAY, Françoise. *L'Allégorie du patrimoine*. Nouv. éd. rev. et corr Édition. Paris : Seuil, 19 septembre 1996. ISBN 978-2-02-030023-0
- CLOZIER, René. *La Gare du Nord : Thèse pour le doctorat présentée à la Faculté des lettres de Paris*. Vol. 1. Baillière et Fils. Paris : Baillière et Fils, 1940
- COLLECTIF, BOULKROUNE, Heddy et BOUSLAMA, Amina. *Le patrimoine Ferroviaire Algérien: Connaissance Morphique des Gares (1857 - 1879)*. [S. l.] : PAF, 2 avril 2015. ISBN 978-3-8416-2276-1. Google-Books-ID: sG2JrgEACAAJ

- DAMBRON, Patrick. *Patrimoine industriel & développement local*. Jean Delaville. [S. l.] : Jean Delaville, 2004. [Consulté le 27 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.eyrolles.com/BTP/Livre/patrimoine-industriel-and-developpement-local-9782952205405/>
- DECLÉTY, Lorraine. Pratique et connaissance : les chemins divergents de l'orientalisme scientifique et de l'orientalisme artistique en France et en Allemagne. Dans : OULEBSIR, Nabila et VOLAIT, Mercedes (dir.), *L'Orientalisme architectural entre imaginaires et savoirs* [en ligne]. Paris : Publications de l'Institut national d'histoire de l'art, 5 décembre 2017, p. 89-107. [Consulté le 16 octobre 2021]. In Visu. ISBN 978-2-917902-82-0. Disponible à l'adresse : <http://books.openedition.org/inha/4920>. Container-title: L'Orientalisme architectural entre imaginaires et savoirs
- DEMEUR, Adolphe. *Les Chemins de fer français en 1860 : statuts des compagnies, notices historiques, situations financières*. Paris : Librairie centrale des chemins de Fer, 1860. [Consulté le 22 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k97662014>
- ERNOUF, Alfred-Auguste. *Paulin Talabot: sa vie et son oeuvre (1799-1885)*. Paris : Plon, 1886. Google-Books-ID: e7qrXTm5rMC
- FEILDEN, Bernard M. et JOKILEHTO, Jukka. *Guide de gestion des sites du patrimoine culturel mondial*. Rome : iccrom, 1996. ISBN 978-92-9077-135-7
- FOITET, Jean-Paul. *100 ans de gares françaises*. Turquant : Cheminements, 1 septembre 2008. ISBN 978-2-84478-712-5
- FOURNIER, Luc et LAMMING, Clive. *Patrimoine ferroviaire*. Paris : Éditions du patrimoine, 2017. [Consulté le 27 février 2021]. Collection Patrimoine en perspective. Disponible à l'adresse : <https://www.eyrolles.com/Sciences/Livre/patrimoine-ferroviaire-9782757704516/>
- GODOLI, Ezio et COZZI, Mauro (dir.). *Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento*. 1. ed. Palermo : D. Flaccovio, 2004. ISBN 978-88-7758-599-8. NA6315.I8 A74 2004
- GREFFE, Xavier (1944-) Auteur du texte. *La Valeur économique du patrimoine : la demande et l'offre de monuments / Xavier Greffe,...* Paris : Anthropos, 1990. [Consulté le 27 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k33354625>
- JOSEPH, Isaac (dir.). *Villes en gares*. La Tour d'Aigues, France : Aube, 1999. L'Aube territoire. ISBN 978-2-87678-484-0. HE1614 .V55 1999
- LALLEMAND, Charles. *L'Ouest de l'Algérie. Réseaux exploités par la compagnie de l'Ouest-Algérien : , lignes de l'Ouest-Algérien et de la Cie franco-algérienne*. Place of publication not identified : Hachette Livre BNF, 1 juin 2013. ISBN 978-2-01-292177-1
- LAMMING, Clive. *Paris au temps des gares : grandes et petites histoires d'une capitale ferroviaire*. Paris : Parigramme, 2011. ISBN 978-2-84096-711-8. TF302.P37 L35 2011
- LARTILLEUX, Henri. *Géographie des chemins de fer français. Afrique du Nord*. 3e volume. Chaix : Chaix, 1949
- LOEWENSTEIN, Louis K. *Paris, the City of the World's Most Beautiful Railroad Stations*. Oxford : Oxford Paperbacks, 1987. Google-Books-ID: ZY8CGwAACAAJ
- MEEKS, Carroll L. V. *The railroad station: an architectural history*. 3.pr. New Haven : Yale Univ. Press, 1975. ISBN 978-0-300-00764-0
- NDJOCK NYOBE, Isidore Pascal. *Plaidoyer pour le patrimoine colonial: le legs colonial, entre histoire et mémoire*. Paris : L'Harmattan, 2021. ISBN 978-2-343-21619-5

- OULEBSIR, Nabila et VOLAIT, Mercedes (dir.). *L'orientalisme architectural entre imaginaires et savoirs*. Paris : Picard : CNRS, 2009. Librairie de l'architecture et de la ville. ISBN 978-2-7084-0851-7. NA957.5.O75 O75 2009
- OULEBSIR, Nabila. *Les Usages du patrimoine : Monuments, musées et politique coloniale en Algérie, 1830-1930*. Paris : Les Éditions de la MSH, 2004. ISBN 978-2-7351-1006-3
- PARK-BARJOT, Rang-Ri. *La société de construction des Batignolles : Des origines à la première guerre mondiale, 1846-1914*. Paris : Presses Paris Sorbonne, 2005. ISBN 978-2-84050-389-7. Google-Books-ID: BPCZ4Q4h6pwC
- POGGI, Jaques. *Les chemins de fer d'intérêt général de l'Algérie*. PARIS : LAROSE, 1931
- POTTIER, RENE. *LE Transsaharien, liaison d'empire*. Sorlot. Paris : Nouvelles Éditions Latines, 1941. Google-Books-ID: T7ZHYW0p2h8C
- PRASTEAU, Jean. *La gare de Lyon et ses grandes heures*. Paris : FeniXX, 1 janvier 1982. ISBN 978-2-402-27587-3. Google-Books-ID: dnV6DwAAQBAJ
- RAGON, Michel. *L'architecture des gares: naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*. Paris : Denoël, 1984. ISBN 978-2-207-23031-2. NA6315.F8 R34 1984
- RATEL, Roger. *Le tunnel ferroviaire du Fréjus, 1857-1995 : Le chemin de fer, son évolution*. [S. l.] : R. Ratel, 1 janvier 1996
- REGNIAULT, François. *La SNCF pour les nuls*. Paris : First éditions, 2017. Pour les nuls. ISBN 978-2-412-02591-8. 385.065 44
- RICHARDS, Jeffrey et MACKENZIE, John M. *The Railway Station: A Social History*. Oxford Oxfordshire ; New York : Oxford University Press, 1986. ISBN 978-0-19-215876-5
- RIEGL, Aloïs, DUMONT, Matthieu et LOCHMANN, Arthur. *Le culte moderne des monuments : sa nature et ses origines*. Paris : Éditions Allia, 2016. ISBN 979-10-304-0143-1. 720.9
- ROGERIO-CANDELERIA, Miguel Angel, LAZZARI, Massimo et CANO, Emilio. *Science and Technology for the Conservation of Cultural Heritage*. Boca Raton, Floride, États-Unis : CRC Press, 1 octobre 2013. ISBN 978-0-203-50801-5. Google-Books-ID: q3YZBwAAQBAJ
- ROUX, Emmanuel de, CARTIER, Claudine et FESSY, Georges. *Patrimoine ferroviaire*. Paris : Nouvelles éditions Scala, 11 octobre 2007. ISBN 978-2-86656-394-3
- SAUGET, Stéphanie. *A la recherche des pas perdus : Une histoire des gares parisiennes au XIXe siècle*. Paris : Éditions Tallandier, 2 avril 2009. ISBN 978-2-84734-359-5
- SCHONTZ, André. *La gare de Metz*. Metz : Serpenoise, 15 avril 2008. ISBN 978-2-87692-748-3
- SHEPPARD, Charles. *Les gares : chefs-d'œuvre de l'architecture*. Pml éditions. Singapour : Pml éditions, 1996. ISBN 978-2-7434-0559-5
- SIMONNET, Cyrille. *L'architecture, les sciences et la culture de l'histoire au XIXe siècle*. Saint-Etienne : l'Université de Saint-Etienne, 2001. Architecture. ISBN 978-2-86272-215-3. Google-Books-ID: FHgRKju1ACEC
- TOULIER, Bernard. *Architecture et patrimoine du XXe siècle en France*. Paris : Éditions Du Patrimoine, 2000. [Consulté le 27 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://halldulivre.com/livre/9782858222674-architecture-et-patrimoine-du-xxe-siecle-en-france-bernard-toulier/>

- VINCENOT, Henri. *L'Age du chemin de fer*. DENOEL. Paris : DENOEL, 1980. [Consulté le 4 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.le-livre.fr/livres/fiche-r200018910.html>

2.3 Articles :

2.3.1 Revues Scientifiques :

- ASTOR, Pierre-François. La créativité et l'effacement dans l'entourage féminin d'Albert Camus. *Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques*. Persée - Portail des revues scientifiques en SHS, 2011, Vol. 134, n° 7, p. 9-20
- BAS, Antoine Le. Faire l'inventaire du patrimoine de Juvisy-sur-Orge, carrefour routier et nœud ferroviaire de la banlieue parisienne. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Novembre 2009, n° 40, p. 75-87
- BLANDIN, Marie-Christine. *Note sur Les lois relatives à la protection des monuments historiques. Allemagne – Espagne – Italie – Royaume-Uni (Angleterre)*. 2014, p. 76
- BLERZY, Henri. *Les chemins de fer aux États-Unis, la guerre des compagnies*. Paris, 1872, p. 644-660
- BOTLAN, Marc et BRISOU, Jacques. L'inventaire pour l'action locale. De l'étude à la protection, les acteurs de la sauvegarde du patrimoine ferroviaire en milieu rural. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Novembre 2009, n° 40, p. 109-126.
- BOUROUTIS, Andreas. Le chemin du front. Gares et liaisons ferroviaires à Thessalonique pendant la Première Guerre mondiale. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 73-99.
- BOUTABBA, Hynda, FARHI, Abdallah, MILI, Mohamed et MAMI, Anissa. Le patrimoine architectural colonial dans la région du Hodna, un héritage en voie de disparition. Cas de la ville de M'sila en Algérie. *Le carnet de l'IRMC*. 2014, p. 269-295
- BOWIE, Karen. De la gare du XIXe siècle au lieu-mouvement, évolution ou rupture ? *Les Annales de la Recherche Urbaine* [en ligne]. Persée - Portail des revues scientifiques en SHS, 1996, Vol. 71, n° 1, p. 14-23.
- BOWIE, Karen. La quête des sources : les différents types de documents et de fonds disponibles. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Novembre 2009, n° 40, p. 17-23.
- BRETTELLE, Bruno. L'action d'une association : l'inventaire de la Petite Ceinture de Paris. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Novembre 2009, n° 40, p. 91-107.
- BUZZI, Pierre-Louis. Fuir ou subir : le « lamentable exode » des immigrés italiens de Lorraine (août-septembre 1914). *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 137-155.
- CELI, Alessandro. Une gare, une usine, une ville : Aoste pendant la Grande Guerre. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 197-216.
- Chemins de fer algériens de l'État. Dans : *data.bnf.fr* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 7 février 2023]. Disponible à l'adresse : https://data.bnf.fr/12046515/chemins_de_fer_algeriens_de_l_etat/
- CHRISTOPHE, Jeannine. « Guerre à la guerre ». Théophile-Alexandre Steinlen (1859-1923). *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 347-355.
- COTTET-DUMOULIN, Émilie. La question des rapatriés et les gares frontalières de Haute-Savoie (1914-1918). *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 157-173.

- CROUZET, Fabienne. L'orientalisme architectural en Tunisie : œuvre et carrière de Raphaël Guy (1869-1918). *ABE Journal. Architecture beyond Europe* [en ligne]. Laboratoire InVisu CNRS/INHA (UAR 3103), Octobre 2018, n° 13.
- DE GRUYTER, Walter. North africa. *International African Bibliography (IAB)* [en ligne]. 1990, Vol. 20, n° 3. [Consulté le 28 septembre 2021].
- DEMIRCI, Sevtap et COŞAR, Nevin. La Première Guerre mondiale et la gare ferroviaire d'Haydarpaşa. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 275-299.
- DESMICHEL, Pascal. La grande vitesse en Limousin. Une histoire de rendez-vous manqués. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Septembre 2012, n° 42-43, p. 175-190.
- DHENIN, Chantal. Les gares du train Michon, un élément explicatif de l'occupation dans la durée, par les Allemands, du secteur de Fromelles. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 53-71.
- DUFAUX, Lionel. La vitesse, critère discutable pour la constitution d'un patrimoine technique ferroviaire : l'exemple de la collection du Musée des arts et métiers. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Septembre 2012, n° 42-43, p. 93-108.
- EMERY, Daniel. Évolution des temps de voyage et des vitesses en Suisse. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Septembre 2012, n° 42-43, p. 191-199.
- FIORI, Ruth. Bouchot Louis Jules César. *Ruth Fiori* [en ligne]. 2012. [Consulté le 16 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://cths.fr/an/savant.php?id=109529>
- FONTENEAU, Romain. *Notice pédagogique Histoire de la notion de patrimoine* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 27 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : http://www.flash-ton-patrimoine.fr/Telechargements/notice_hist-patrimoine.pdf
- FORTHOFFER, Joël. La reconfiguration des chemins de fer d'Alsace-Lorraine en vue de la Première Guerre mondiale (1871-1919). *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 221-243.
- FOURNIER, Luc. *Interview de Luc Fournier, spécialiste du patrimoine ferroviaire* [en ligne]. 2021. [Consulté le 29 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://journeesdupatrimoine.culture.gouv.fr/actualites/interview-de-luc-fournier-specialiste-du-patrimoine-ferroviaire>
- FOURNIER, Luc. Les réalisations et les projets de trains rapides légers des anciennes compagnies de chemin de fer avant la création de la SNCF. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Septembre 2012, n° 42-43, p. 135-153.
- FRANÇOIS, Hugues, HIRCZAK, Maud et SENIL, Nicolas. Territoire et patrimoine : la co-construction d'une dynamique et de ses ressources. *Revue d'Economie Regionale Urbaine*. 2006, Vol. décembre, n° 5, p. 683-700.
- Gare de Kiev (Moscou, 1917). *Structurae* [en ligne]. 2006. [Consulté le 5 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://structurae.net/fr/ouvrages/gare-de-kiev>
- GHARBI, Mohamed-Lazhar. Groupes de pression et déploiement économique en Tunisie. *Publications de la Société française d'histoire des outre-mers*. Persée - Portail des revues scientifiques en SHS, 2008, Vol. 6, n° 1, p. 581-598
- GONZALEZ-FELIU, Jesus, OVTRACHT, Nicolas et PARENT, Antoine. Gares et front : la logique de répartition des troupes dans le Plan XVII de Joffre. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 23-50.

- GRANDHOMME, Jean-Noël et MOSCOVICI, Ionela. Gares et chemins de fer du front russo-roumain, en 1916-1919. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 101-123.
- GRAVARI-BARBAS, Maria et JACQUOT, Sébastien. Patrimoine mondial, tourisme et développement durable en Afrique : discours, approches et défis. *Via . Tourism Review* [en ligne]. Association Via@, Octobre 2014, n° 4-5. [Consulté le 1 février 2020]. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/viatourism/853>
- GUERROUDJ, Tewfik. La question du patrimoine urbain et architectural en Algérie. *Insaniyat / إنسانيات / Revue algérienne d'anthropologie et de sciences sociales* [en ligne]. Centre de recherche en anthropologie sociale et culturelle, Décembre 2000, n° 12, p. 31-43.
- HARA, Terushi. Les investissements ferroviaires français en Algérie au XIX^e siècle. *Revue d'histoire économique et sociale*. Armand Colin, 1976, Vol. 54, n° 2, p. 185-211
- La première ligne de chemin de fer en Algérie. *Centre de Documentation Historique sur l'Algérie ; CDHA* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 4 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.cdha.fr/etiquettes/centre-de-documentation-historique-sur-lalgerie-cdha-archives-algerie-memoire-vive-chemin>
- LACOUR, Virginie. L'ancienne usine génératrice de la manufacture de papiers peints Isidore Leroy 13, rue du Château-Landon, Paris. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Novembre 2009, n° 40, p. 177-182.
- LAZHAR GHARBI, Mohamed. Mahmoud Ben Ayyed, Le parcours transméditerranéen d'un homme d'affaires tunisien du milieu du XIX^e siècle. *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography* [en ligne]. Presses Universitaires de Provence, Juin 2015, n° 124, p. 21-27. ISBN 9791032000137.
- LE BRAS, Stéphane. Les gares du vin en guerre. La Première Guerre mondiale et ses conséquences pour le commerce des vins languedociens. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 175-195.
- LE BRIS, David. Les grands travaux du plan Freycinet : de la subvention à la dépression ? *Entreprises et histoire*. 2012, Vol. n° 69, n° 4, p. 8-26. Bibliographie_available: 0 Cairndomain: www.cairn.info Cite Par_available: 1 publisher: ESKA
- LÉGER, Alain. *Chemins de fer algériens (1933), puis S.N.C.F.A. (1960-1962)*. Mai 2020, p. 35
- LÉGER, Alain. *Chemins de fer de l'Est-Algérien*. Juillet 2017
- LÉGER, Alain. *Compagnie des chemins de fer algériens (1860-1863)*. Janvier 1870, p. 8
- LÉGER, Alain. *Compagnie franco-algérienne. Entreprises-coloniales*. Juin 2015, p. 132
- LÉGER, Alain. *Mokta-el-Hadid_1865-1986* [en ligne]. 2015. [Consulté le 3 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://www.entreprises-coloniales.fr/empire/Mokta-el-Hadid_1865-1986.pdf
- LEPAGE, Pierre. Du plan stratégique au plan de transport. Deux succès de logistique pour deux stratégies en échec (août 1914-septembre 1939). *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Septembre 2012, n° 42-43, p. 109-133.
- LEROY, Didier. L'inventaire de la ligne touristique du Train Thur Doller Alsace de Cernay à Senheim. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Novembre 2009, n° 40, p. 143-153.
- LEVALLOIS, Michel. Le saint-simonien musulman Ismaïl Urbain (1812-1884). *Outre-Mers. Revue d'histoire* [en ligne]. Persée - Portail des revues scientifiques en SHS, 2014, Vol. 101, n° 384, p. 287-299.

- LEVALLOIS, Michel. Le saint-simonien musulman Ismaÿl Urbain (1812-1884). *Outre-Mers. Revue d'histoire* [en ligne]. Persée - Portail des revues scientifiques en SHS, 2014, Vol. 101, n° 384, p. 287-299.
- LOHR, Evelyne et JIGAUDON, Gérard. L'inventaire du patrimoine ferroviaire à l'échelle du département de la Seine-Saint-Denis : l'exemple de la Grande Ceinture. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Novembre 2009, n° 40, p. 35-52.
- MARCHI, Jean-Jacques. Paul Decauville et le tourisme ferroviaire : un « modèle Decauville ». *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Septembre 2012, n° 42-43, p. 233-251.
- MARNOT, Bruno. Comment les ports de commerce devinrent-ils des nœuds de communication ? Les leçons de l'histoire française. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Septembre 2012, n° 42-43, p. 9-26.
- MATA, Maria Eugenia. L'influence de l'École des Ponts et Chaussées au Portugal : ingénierie, management et tarification ferroviaire, l'œuvre de Severim de Azevedo. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Septembre 2012, n° 42-43, p. 253-273.
- OLIVA, Jan. La politique des transports en Tchécoslovaquie dans l'entre-deux-guerres : à la recherche d'un nouvel équilibre dans un contexte de concurrence intermodale. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Septembre 2012, n° 42-43, p. 27-47.
- OULEBSIR, Nabila. La découverte des monuments de l'Algérie. Les missions d'Amable Ravoisié et d'Edmond Duthoit (1840-1880). *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée* [en ligne]. Persée - Portail des revues scientifiques en SHS, 1994, Vol. 73, n° 1, p. 57-76.
- PAILLARD, Elisabeth. Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire en Alsace : l'exemple de la ligne de chemin de fer Cernay-Sewen (Haut-Rhin), aujourd'hui chemin de fer touristique à vapeur de la vallée de la Doller. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Novembre 2009, n° 40, p. 127-141.
- PAQUETTE, Jonathan et NELSON, Robin. Éthique et politiques du patrimoine : regards sur la notion de responsabilité. *Éthique publique. Revue internationale d'éthique sociétale et gouvernementale* [en ligne]. Éditions Nota bene, Novembre 2017, n° vol. 19, n° 2.
- PASSALACQUA, Arnaud. La vitesse ferroviaire comme point de mire : le monde des transports parisiens et le rail. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Septembre 2012, n° 42-43, p. 155-173.
- PÉNICAUT, Emmanuel. Les rails de la discorde. Politique française et rivalités internationales sur les chemins de fer de l'armée d'Orient (1915-1933). *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Novembre 2009, n° 40, p. 183-203.
- POUPARD, Laurent. L'inventaire de la voie ferrée Andelot - La Cluse ou une ligne en quête d'auteur. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Novembre 2009, n° 40, p. 53-74.
- POUPARDIN, François. Les bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Mai 2008, n° 38, p. 59-71.
- PRÉVOT, Aurélien. La reconstitution des gares de la Compagnie du Nord après la Première Guerre mondiale. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 245-271.
- Revue africaine. *Société historique algérienne*. 1935, Vol. 76-77, p. 157.
- SAUGET, Stéphanie. Où construire des gares de chemins de fer à Paris ? *Histoire urbaine*. Décembre 2008, Vol. n° 22, n° 2, p. 97-114.
- SENHADJI, Dalila. La cathédrale du Sacré-Cœur d'Oran (1898-1913). *Mélanges de la Casa de Velázquez. Nouvelle série* [en ligne]. Casa de Velázquez, Novembre 2014, n° 44-2, p. 249-278.

- SIMON, Guillaume. L'évolution de l'inventaire du patrimoine ferroviaire immobilier en France, des années 1970 à nos jours. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Novembre 2009, n° 40, p. 155-168.
- SMITH, Paul. Faire l'inventaire du patrimoine ferroviaire : expériences et méthodes. *Revue d'histoire des chemins de fer*. AHICF, Novembre 2009, n° 40, p. 10-13
- SOICHET, Hortense. Train d'images. La vitesse comme nouveau paradigme dans la création visuelle. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Septembre 2012, n° 42-43, p. 219-230.
- STANESCU, Dorin. De Bucarest à Moscou, Paris et Vienne. Les gares et les voyages à bord des trains sur le front de l'Est, dans les récits des mémorialistes et des écrivains roumains et étrangers. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 301-323.
- STAROSTINA, Natalia A. On the narratives of French railways in the construction of the memory of the Great War, 1914-1918. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 325-343.
- STAROSTINA, Natalia. Le Train-Ferry Douvres-Dunkerque, le Train Bleu et autres initiatives intermodales dans la France de l'entre-deux-guerres. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. Trad. par Christine CROSS. AHICF, Septembre 2012, n° 42-43, p. 49-65.
- SUTTON, Kevin. L'accélération comme invention perpétuelle des traversées alpines. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Septembre 2012, n° 42-43, p. 201-218.
- TEXIER, Simon. Architecture coloniale et patrimoine (dir. M. Pabois et B. Toulhier). *Encyclopædia Universalis* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 29 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/architecture-coloniale-et-patrimoine/>
- TISSOT, Laurent. Les chemins de fer en Suisse au XIXe siècle : état des lieux. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Septembre 2012, n° 42-43, p. 67-90.
- VESCHAMBRE, Vincent. Le processus de patrimonialisation : revalorisation, appropriation et marquage de l'espace. *Vox geographica*. 2007, p. 6
- VOTTERO, Michaël. La ligne américaine, un chemin de fer éphémère dans la Nièvre (1917-1919). *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Octobre 2018, n° 50-51, p. 125-133.
- ZUBER, Henri. Archives de la SNCF et patrimoine ferroviaire. *Revue d'histoire des chemins de fer* [en ligne]. AHICF, Novembre 2009, n° 40, p. 25-31.

2.3.2 Colloques :

- BENAÏSSA CHERIF, Nour eddine. VI CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA FERROVIARIA. *Ferrocarriles, historia y patrimonio industrial*. Mendoza, Argentina : TICCIH Argentina, 8 novembre 2017, p. 328-341. ISBN 978-987-42-6647-7
- BENAÏSSA CHERIF, Noureddine. LES GRANDES GARES FERROVIAIRES EN ALGERIE COLONIALE (1857-1939). Dans : VI CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA FERROVIARIA. *Ferrocarriles, historia y patrimonio industrial*. Vol. 6. Mendoza, Argentina : Yerba Buena, Tucumán, 2017, décembre 2017, p. 328-341. ISBN 978-987-42-6647-7
- MBANGALA, Mapapa. *Etat des lieux des réseaux ferroviaires en Afrique Sub-Saharienne* [en ligne]. Tunis, 3 décembre 2007. [Consulté le 17 avril 2022]. Disponible à l'adresse : https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:wPRaYMg_14kJ:https://www.icafrica.org/file_admin/documents/Transport_Meeting/S2_-_AICD_-_Rail_transport_-_FRENCH.pdf+&cd=15&hl=fr&ct=clnk&gl=fr

2.3.3 Magasines :

- Claude-Henri de Rouvroy, comte de Saint-Simon : biographie, actualités et émissions. *France Culture* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 25 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.franceculture.fr/personne-saint-simon-claude-henri-de-rouvroy.html>
- LARANÉ, André. Les trains L'épopée ferroviaire. 21 février 1804 - Naissance du chemin de fer. *Herodote.net* [en ligne]. 2020. Disponible à l'adresse : https://www.herodote.net/21_fevrier_1804-evenement-18040221.php
- LEPELTIER, Thomas. Le rôle social de l'historien. De la chaire au prétoire. *Sciences Humaines* [en ligne]. 2003. Disponible à l'adresse : https://www.scienceshumaines.com/le-role-social-de-l-historien-de-la-chaire-au-pretoire_fr_3253.html
- MAJUMDER, Hitaishi. Le Terminus de Chhatrapati Shivaji, à Mumbai : bien plus qu'une gare. *itinari* [en ligne]. 2020. Disponible à l'adresse : <https://www.itinari.com/fr/chhatrapati-shivaji-terminus-mumbai-not-just-a-railway-station-b94h>
- MILANO, Vivere. La prima stazione centrale (1864 - 1931). *viveremilano* [en ligne]. 2018. Disponible à l'adresse : <http://www.viveremilano.info/cultura/la-prima-stazione-centrale-1864---1931.html>
- RODRIGUEZ, Lucile. La correspondance entre Ismaïl Urbain et Frédéric Lacroix (janvier 1861-10 octobre 1863). *École nationale des chartes* [en ligne]. 24 septembre 2015. Disponible à l'adresse : <http://www.chartes.psl.eu/fr/positions-these/correspondance-entre-ismayl-urbain-frederic-lacroix-janvier-1861-10-octobre-1863>
- SALIHA. *Développement du réseau ferroviaire, une des priorités du secteur des transports* [en ligne]. 1 juin 2014. Disponible à l'adresse : <https://www.algerie360.com/developpement-du-reseau-ferroviaire-une-des-priorites-du-secteur-des-transport/>
- SILHADI, Kamal. Les transports Ferroviaires et urbains Ferres en Algérie. *BUSINESS FRANCE* [en ligne]. 2016. Disponible à l'adresse : https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:tPrLyIIt18wJ:https://observatoire-europe-afrique-2030.org/wp-content/uploads/2016/11/Les-transports-ferroviaires-et-urbains-en-Algerie_Business-France.pdf+&cd=14&hl=fr&ct=clnk&gl=fr

2.3.4 Journaux :

- ABACHI, L. *La nouvelle gare de Bordj Menâïel* [en ligne]. Le soir d'Algérie. Alger, 2015. Disponible à l'adresse : <https://www.lesoirdalgerie.com/articles/2015/04/13/article.php?sid=177231&cid=2>
- APS. *Saison estivale : Lancement dès demain des dessertes par train des villes intérieures vers Skikda* [en ligne]. El Watan. Alger, 5 juillet 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.elwatan.com/edition/actualite/saison-estivale-lancement-des-demain-des-dessertes-par-train-des-villes-interieures-vers-skikda-05-07-2019>
- BENDJABELLAH, Intissar. Constantine : Transport à Didouche Mourad - Le train toujours boudé. *El Watan*. [en ligne]. El Watan. Alger, 28 mai 2018. Disponible à l'adresse : <http://infotraficalgerie.dz/actualites/constantine-transport-a-didouche-mourad-train-toujours-boude/>
- BENSAFI, Mohamed. *Beni-Saf: Inauguration de la nouvelle gare ferroviaire*. [en ligne]. Le quotidien d'Oran. Oran, 2015. Disponible à l'adresse : <https://www.djazairss.com/fr/lqo/5221947>
- LALMI, N. Elle a 150 ans d'âge : La gare fait sa mue. *El Watan* [en ligne]. El Watan. Sétif, 2008. Disponible à l'adresse : <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:OH08iD5kA08J:https://setif.info/article2429.html+&cd=4&hl=fr&ct=clnk&gl=fr>

- LARADJ, M. La SNTF aménage ses horaires durant ce mois sacré-la gare de Aïn Témouchent. <http://www.liberte-algerie.com/> [en ligne]. Liberte Algerie. Aïn Témouchent, [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://www.liberte-algerie.com/ouest/la-sntf-amenage-ses-horaires-durant-ce-mois-sacre-293401/print/1>
- M, Abdelkrim. Sidi Bel Abbès : Sit-in des travailleurs du Théâtre régional | El Watan. 09/09/2019 [en ligne]. El Watan. Sidi Bel abbès, 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.elwatan.com/regions/ouest/bel-abes/sidi-bel-abbes-sit-in-des-travailleurs-du-theatre-regional-09-09-2019>
- RAMBERT, Francis. La nouvelle gare de Bône. *Echo d'Alger du 17-1 / 18-5 / 25-6 et 4-7-1933* [en ligne]. Echo d'Alger. Bône, 1933. Disponible à l'adresse : http://alger-roi.fr/Alger/bone/pages/43_d_bone_gare.htm
- SAHEB, Aimen. Nouvelle gare intermodale de Skikda : Les travaux toujours à l'arrêt. Dans : *Le Provincial* [en ligne]. 10 janvier 2022. Disponible à l'adresse : <https://leprovincial.dz/nouvelle-gare-intermodale-de-skikda-les-travaux-toujours-a-larret/>
- L'hôtel de ville de Skikda, fierté de ses habitants. *Djazair* [en ligne]. Algérie, 29 avril 2011. [Consulté le 12 février 2023]. Disponible à l'adresse : <https://www.djazair.com/fr/apsfr/114332>
- العین الإخبارية. بالصور.. محطة مصر.. تاريخ ثقافي وتراثي عمره 160 عاما [en ligne]. 1 mars 2019. Disponible à l'adresse : <https://al-ain.com/article/historicalandculturalhistoryofegyptstation>

2.4 Thèses et mémoires:

- AMINA, Chalabi. *Pour une nouvelle valorisation de l'architecture néo-mauresque en Algérie*. Magistère Urbanisme. Constantine : Université des Frères Mentouri, 1 janvier 2017.
- BENAÏSSA CHERIF, Noureddine. *La gare-pont de l'entre-deux guerres en France*. Master en histoire de l'architecture. Versailles : Université de Versailles Saint-Quentin en Yvelines, 2012
- BENAÏSSA CHERIF, Nour eddine. *Prélude à l'étude du chemin de fer algérien pendant la période coloniale (1857-1939)*. Mémoire DPEA. Paris : École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-la-Villette, 2014
- BENOSMAN, Sarra et BENSARI, Sarra. *Rénovation et extension de la gare ferroviaire de Tlemcen*. Master en Architecture. Tlemcen : Université Abou Bekr Belkaid, 24 juin 2018.
- BERNARD, Maurice Antoine. *Les chemins de fer algériens*. Alger : Université de Paris. Faculté de droit, 1913.
- BRAHIM, Salhi et MOHAMED, Dahli. *Elaboration d'un consensus de réhabilitation du patrimoine industriel pérennisant son authenticité dans le contexte algérien : cas des ateliers de maintenance S.N.T.F. El-Hamma, Alger*. Mémoire de magister en architecture et développement durable. Tizi-Ouzou : Université mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 30 novembre 2011
- CHABI, Ghali. *Contribution à la lecture des façades du patrimoine coloniale 19ème et début 20ème siècles, cas d'étude : Quartier Didouche Mourad à Alger* [en ligne]. Mémoire De Magister. Tizi-Ouzou : Université mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 22 octobre 2012.
- CHELIGHOUM, Amel, BENABDELLAH, Amel et KHELFAH, Sheherazad (Encadreur). *La sauvegarde et réhabilitation du patrimoine ferroviaire : cas de la gare de Sétif*. Mémoires de Master. Jijel : Université de Jijel, 2018.
- CHMURA, Sophie. *Le Secteur Sauvegardé de la ville de Rennes : l'habitat urbain du Moyen-Âge à la Révolution* [en ligne]. Mémoire de D.E.A. Rennes : l'Université de Rennes 2, 2003.

- FABRE, Marina et CARLIER, Omar. *La gare ferroviaire en Algérie pendant la période coloniale*. Mémoire de Master 2. Paris : Université Paris VII Diderot, 2013
- GHARBI, Mohamed Lazhar. *Impérialisme et réformisme au Maghreb : histoire d'un chemin de fer algéro-tunisien*. Tunis : l'Université du Michigan, 1994. Horizon maghrébin, 14. ISBN 9789973190543. Tolbiac - Rez de Jardin - Philosophie, histoire, sciences de l'homme - Salle L - Libre accès - 961.104 GHARBI. Country: TN 20 cm. Bibliogr. p. 317-325.
- KANAI, Akihiko. *Les gares françaises et japonaises, halle et bâtiment principal - Une recherche comparative*. Paris : École Nationale des Ponts et Chaussées, 2005
- POUPARDIN, François. *L'architecture des bâtiments voyageurs des compagnies de chemin de fer en France, des origines à la seconde guerre mondiale : étude des programmes et des types* [en ligne]. Thèse de doctorat. Paris 1 : Paris 1, 1 janvier 2005.
- RATKOVIC, Stéphane. *Le Fronton dans l'architecture française de la seconde moitié du XVI^e et du début du XVII^e siècles*. Mémoire de maîtrise. Paris : Paris IV, 1998.
- SAFIR, Mohan ou Saïd. *Le patrimoine ferroviaire XIX^e et XX^e siècle en Algérie : identification et valorisation* [en ligne]. Mémoire de magister en architecture. Tizi-Ouzou : Université mouloud Mammeri de Tizi-Ouzou, 11 juillet 2011.
- SOUKANE, Samia. *Préservation du patrimoine colonial habitat du 19^e et 20^e siècle : présentation d'un guide technique de réhabilitation* [en ligne]. Mémoire de magister en architecture. Tizi-Ouzou : Université mouloud Mammeri de, 30 mai 2010.
- TUILLIER, Alphonse-Marie-Pierre. *Régime des chemins de fer algériens* [en ligne]. Doctorat. Paris : Université de Paris- faculté de droit, 1900.

2.5 Rapports :

- BENARBIA. *Prise en charge du Patrimoine*. 2014. Disponible à l'adresse : <https://www.calameo.com/books/000899869019de1a919f7>
- DELAVIGNE, Paul, MAC-CARTHY, Oscar, RANC, Urbain et WARNIER, Auguste. *Chemin de fer de l'Algérie par la ligne centrale du Tell avec rattaches à la côte*. Alger : [s. n.], 1854.
- DOREL-FERRÉ, Gracia. *Atlas du patrimoine industriel de Champagne-Ardenne : les racines de la modernité*. Reims : CRDP de Champagne-Ardenne, 2005. ISBN 978-2-86633-418-5.
- MUNOZ, Christophe. *Secteur sauvegardé de Versailles* [en ligne]. Direction générale des impôts - Cadastre, 2008. Disponible à l'adresse : https://www.esrifrance.fr/iso_album/mapobook2008_versailles.pdf
- OECD et CLUB, Sahel and West Africa. *Écoloc, Gérer l'économie localement en Afrique : Evaluation et prospective Le programme de développement local de Ségou*. Paris : OECD Publishing, 16 décembre 2002. ISBN 978-92-64-06317-4.
- ROSSO, Jean-Claude. *Saint Denis du Sig* [en ligne]. INFO 688 SIG, [s. d.]. Disponible à l'adresse : https://jeanyvesthorignac.fr/wa_files/INFO_20688_20SIG.pdf
- *Étude de législation comparée n° 247 - septembre 2014 - Les lois relatives à la protection des monuments historiques* [en ligne]. 2014. Disponible à l'adresse : <http://www.senat.fr/lc/lc247/lc2473.html>

2.6 Conventions, chartes et lois :

- *Charte d'Athènes*, 1931. Disponible à l'adresse : http://www.patrimonio-santarem.pt/imagens/3/charte_athenes.pdf

- *Charte Nizhny Tagil pour Le Patrimoine Industriel / Juillet, 2003.* 2003
- *Convention concernant la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel* . 16 novembre 1972. Disponible à l'adresse : <https://whc.unesco.org/fr/conventiontexte/>
- *Convention de 2003 pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel.* 2003
- *Convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe.* 3 octobre 1985. Disponible à l'adresse : <https://www.coe.int/fr/web/conventions/full-list>
- *Convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe (Convention de Grenade).* 1985. Disponible à l'adresse : <https://www.coe.int/fr/web/culture-and-heritage/granada-convention>
- *Déclaration de Mexico sur les politiques culturelles, Conférence mondiale sur les politiques culturelles Mexico Ci* [en ligne]. 26 août 1982. Disponible à l'adresse : <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:QTFYhLF9oq0J:https://www.culture.gouv.fr/Media/Thematiques/Egalite-et-diversite/College-de-la-Diversite/Declaration-de-Mexico+&cd=1&hl=fr&ct=clnk&gl=fr>
- GAZZOLA, Piero, LEMAIRE, Raymond, BASSEGODA-NONELL, José, BENAVENTE, Luis et BOSKOVIC, Djurdje. *Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites (Charte de Venise 1964).* 1964. Disponible à l'adresse : https://www.icomos.org/charters/venice_f.pdf
- *La Charte d'Athènes pour la Restauration des Monuments Historiques - 1931 - International Council on Monuments and Sites.* 1931. Disponible à l'adresse : <https://www.icomos.org/fr/chartes-et-normes/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/425-la-charte-dathenes-pour-la-restauration-des-monuments-historiques-1931>
- *Loi 98-04 Journal officiel de la république démocratique populaire Algérienne.* 1998. Disponible à l'adresse : https://www.m-culture.gov.dz/images/pdf/F1998044_2.pdf
- *Loi n° 17-10 Journal officiel de la république algérienne démocratique et populaire.* 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.joradp.dz/FTP/JO-FRANCAIS/2017/F2017057.pdf>
- *Loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel.* 1998
- *Présentation du projet de loi complétant la législation sur la protection du patrimoine historique et esthétique de la France et tendant à faciliter la restauration.* 1962. Disponible à l'adresse : https://www.assemblee-nationale.fr/histoire/andre-malraux/discours/malraux_23juil1962.asp
- *Publications officielles - Journal officiel - JORF n° 0107 du 04/05/1930* [en ligne]. 4 mai 1930. Disponible à l'adresse : <https://www.legifrance.gouv.fr/download/securePrint?token=f073wqqniUOPxpCpbQth>
- *UNESCO - Texte de la Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel.* 17 octobre 2003. Disponible à l'adresse : <https://ich.unesco.org/fr/convention>
- *UNESCO. Recommandation concernant la protection sur le plan national du patrimoine culturel et naturel.* 1972. Disponible à l'adresse : http://portal.unesco.org/fr/ev.php-URL_ID=13087&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html

3. Sources iconographique :

3.1 Cartes et plans et cartes postales :

- BOUSSABOUA, Kamel. *Gare ferroviaire de skikda en carte postale* [image en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : http://skikda.boussaboua.free.fr/skikda_cartes_postales_gare_01.htm

- BUATHIER, Amélie. *Compagnie de Mokta* [image en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://www.alpes-collections.com/actions-titres-obligations/17488-algerie-compagnie-de-mokta-60-francs-1966-specimen-sup-3000000174883.html>. Compagnie Mokta-El-Hadid
- *Carte de la province d'Oran* [image en ligne]. 1845. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53065248s>
- *Carte des environs de Philippeville* [image en ligne]. 1840. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8494594k>
- *Carte postale - Algérie - Alger - la gare et le port.* [image en ligne]. 1910. Disponible à l'adresse : <https://picclick.fr/Carte-Postale-ALGERIE-ALGER-184830132473.html>
- CHAPPUIS, L. *Alger. Carte des chemins de fer de l'Algérie et de la Tunisie* [image en ligne]. 1887. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84396601>. BNF : D.753
- CHAPPUIS, L. *Carte des chemins de fer de l'Algérie et de la Tunisie* [image en ligne]. 1887. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b84396601>
- *Cie des Chemins de Fer de l'Est Algérien. 1884* [image en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://numistoria.com/fr/algerie/23180-cie-des-chemins-de-fer-de-l-est-algerien.html>
- COLLECTIBLES, Chadbourne Antiques &. *Chemins de Fer algériens de L'État – itinéraires et tarifs* [image en ligne]. 1913. Disponible à l'adresse : <https://chadbourneantique.com/products/1913-chemins-de-fer-algeriens-de-l-etat-itineraires-et-tariffs>
- *CPA Algérie mascara la gare* [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 13 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.ebay.fr/itm/172480079195>
- DELAMARE, F. Graveur. *Chemin de fer d'Alger à Oran : (projet de Mr. Garbé) / F. Delamare* [image en ligne]. 1853. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531364341>. 87-53
- DURANT, DAVID. *CPA Algérie Constantine, la gare statue Constantine* [image en ligne]. 1900. Disponible à l'adresse : <https://www.ebay.fr/itm/172477305042>
- DUVAL, Albert. *Perrégaux - Carte postale ancienne* [image en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://www.geneanet.org/cartes-postales/view/39120#0>
- FILIO, Marnia. *Afrique, Algérie 1923, la gare de marina, ouest du pays, frontière marocaine, près de oujda ,et tlemcen.* [image en ligne]. 2021. Disponible à l'adresse : <https://www.delcampe.net/fr/collections/cartes-postales/algerie/tlemcen/afrique-algerie-1923-la-gare-de-marnia-ouest-du-pays-frontiere-marocaine-pres-de-oujda-et-tlemcen-voiture-avec-drapeau-380922901.html>
- *Gare ,Colomb Béchar (Avant l'indépendance)* [image en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <http://www.algeriemesracines.com/famille/page-photo-famille.php?id=22067&idfamille=lucette-valentin-oran>
- *Gare de guémar* [image en ligne]. 2012. Disponible à l'adresse : <https://www.vitamedz.com/fr/Algerie/guemar-gare-de-guemar-123287-Photos-0-0-1.html>
- GESIER, J. *La gare de beni-ouenif* [image en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://i.pinimg.com/originals/7e/b2/20/7eb22008fa1c74deb041eefb7ecbb1bc.jpg>
- GONET. *Les gares fortifiées de la frontière algéro-marocaine* [image en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://www.cparama.com/forum/les-gares-fortifiees-de-la-frontiere-algero-marocaine-t18648.html>

- HELLRIGEL, Frédéric Graveur. *Environs de Stora et de Philippeville* [image en ligne]. 1845. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531467136>
- *La gare d'Alger-carte postale* [image en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://www.pinterest.fr/pin/772719248554577584/>
- LAKEHAL, Yasmine. *La ville de Bône* [image en ligne]. 1855. Disponible à l'adresse : <https://i.pinimg.com/originals/d2/94/9c/d2949cb6fad3996a2075eb73d3746da3.jpg>
- LE VICOMTE, Garbé et DELAMARE, F. *Chemin de fer d'Alger à Oran : Port gare-maritime et docks de Mers-el-Kébir commune d'Oran formant l'extrémité ouest de la ligne* [image en ligne]. 1853. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b531363694>
- *ORLEANSVILLE La Gare* [image en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : http://tenes.info/galerie/ORLEANSVILLE/ORLEANSVILLE_5
- *Plans, schéma, quartier, rues de la ville d'Alger* [image en ligne]. 1816. Disponible à l'adresse : http://alger-roi.fr/Alger/plans/plan_situation.htm
- THORRIGNAC, Jean-Yves. *La gare d'Oran - Période française - Fin XIXe et début XXe siècle* [image en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <http://jeanyvesthorrignac.fr/AlbumOran2/Oran%20-%20Période%20française/Fin%20XIXe%20et%20début%20XXe%20siècle/slides/Sans%20titre%205.html>

3.2 Gravures :

- DAN SLOAN. *Wall art - Annaba Train Station* [image en ligne]. 2014. Disponible à l'adresse : https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1b/Wall_art_-_Annaba_Train_Station_%2815677149650%29.jpg

3.3 Affiches :

- ANERSIF. *Chiffres clés* [image en ligne]. 2021. Disponible à l'adresse : <https://www.sntf.dz/index.php/a-propos-de-la-sntf/chiffres-cles>
- ANESRIF. *Rocade ferroviaire nord et ses frontières* [image en ligne]. 2017. Disponible à l'adresse : http://www.anesrif.dz/media/k2/items/cache/1ea804dbf6a45ba977293c237ecc1b08_XL.jpg
- *Compagnie des Chemins de fer de Bone-Guelma et Prolongements* [image en ligne]. 1934. Disponible à l'adresse : <https://www.invaluable.com/auction-lot/compagnie-des-chemins-de-fer-de-bone-guelma-et-pr-140-c-fcd4effbee>
- DETHIER, Jean et LLOPÈS, Marie-Claire. *Le Temps des gares : exposition itinérante*. Paris : Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, Centre de création industrielle, 1978. ISBN 978-2-85850-082-6. Google-Books-ID: RTZSAAAAMAAJ
- *Gare de Nice* [image en ligne]. 1865. Disponible à l'adresse : https://www.provence7.com/wp-content/uploads/2020/03/Gare_de_Nice_1865-C.jpg
- *Plm action cie des chemins de fer paris a Lyon et a la méditerranée* [image en ligne]. 1857. Disponible à l'adresse : <https://www.wagons-lits-diffusion.com/album/plans-divers-ciwl/archives-papiers-ciwl-plm/plm-action-cie-des-chemins-de-fer-paris-a-lyon-et-a-la-meditteranee.html>

3.4 Photographies :

- *Ancienne gare de Tolga en phase de démolition* [image en ligne]. Disponible à l'adresse : <http://images.algerie.free.fr/garetolga.htm>

- BOCHENEK, Gilbert. *Gare de Paris-Est* [image en ligne]. 2009. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Gare_de_Paris-Est&oldid=186879030.
- CHABE. *Gare de Bourg-en-Bresse* [image en ligne]. 2016. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Gare_de_Bourg-en-Bresse&oldid=185677880.
- CONSTANTIN, Filip. *Gare ferroviaire de Constantine* [image en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://www.pinterest.fr/pin/511932682640871476/>
- CRONEISS, Marcelle et CRONEISS, Gilles. *Bone la coquette, la gare* [image en ligne]. 2005. Disponible à l'adresse : http://www.seyhouse.info/seyhouse/infos_diverses/mise_a_jour/maj41.html
- DJILLALI, Zemmora. *La gare de chemins de fer*. [photo en ligne]. 2007. Disponible à l'adresse : <https://www.flickr.com/photos/8059613@N07/1435911348/>
- DORION, Henri. *Moscou : gare de Biélorussie* [image en ligne]. 1966. Disponible à l'adresse : <http://monde.ccmd.qc.ca/ressource/?id=116671&demande=desc>
- *Fès à la croisée des chemins ... de fer*. [image en ligne]. 1930. Disponible à l'adresse : <https://ouedaggai.wordpress.com/2020/04/06/fes-a-la-croisee-des-chemins-de-fer/>
- GALLIO, Silvio. *Gare de Milan-Centrale* [image en ligne]. 2016. Disponible à l'adresse : http://wikimonde.com/article/Gare_de_Milan-Centrale
- *Gare d'Atocha* [image en ligne]. 2021. Disponible à l'adresse : <https://www.esmadrid.com/fr/information-touristique/estacion-de-atocha>
- *Gare de Chlef* [image en ligne]. 2021. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Gare_de_Chlef&oldid=185810522.
- *Gare de Dakar* [image en ligne]. 2016. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://www.eiffage.sn/sites/eiffage-senegal/home/lentreprise/realisations-emblematiques/area-work_inner/liste-douvrages-eiffagecom/gare-de-dakar.html
- *Gare de GAP* [image en ligne]. spt 2020. Disponible à l'adresse : <https://www.google.com/maps/@44.5634556,6.085934,3a,75y,331.2h,93.22t/data=!3m6!1e1!3m4!1slpnlJDuQZa1Q76XSrFT37Q!2e0!7i16384!8i8192?hl=fr>
- *Gare de Jerez de la Frontera* [image en ligne]. 30 juillet 2021. Disponible à l'adresse : <https://www.lasourisglobe-trotteuse.fr/jerez-de-la-frontera/>
- *Gare de Sidi-Bel-Abbès* [image en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : https://fr.geneawiki.com/images/5/57/Sidi_Bel_Abb%C3%A8s_la_gare.jpg
- *Gare de Tolède* [image en ligne]. 2005. Disponible à l'adresse : <http://leportailferroviaire.free.fr/tgv/tolede.htm>
- GASPARETTI, Francesco. *Gare de Louxor* [image en ligne]. 2006. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Gare_de_Louxor&oldid=183567667.
- HERMANN, Fabienne. *Gare de Tlemcen* [image en ligne]. 2014. Disponible à l'adresse : <http://www.jeanyvesthorriagnac.fr/Album%20Fabienne%20Hermann/slides/gare%20de%20tlemcen.html>
- HERRAD, Elisabeth. *Gare de Lyon-Saint-Exupéry TGV (Colombier-Saugnieu, 1994)* [image en ligne]. 2009. Disponible à l'adresse : <https://structurae.net/fr/ouvrages/gare-de-lyon-saint-exupery-tgv>

- ICOSIUM, LYES. *Gare de Béjaïa* [image en ligne]. 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.skyscrapercity.com/threads/algerian-railway-stations-photos-projects-news-discussions.1613130/>
- JOËL. *Algérie - Gare Tolga, Biskra* [image en ligne]. Avant 1962. Disponible à l'adresse : <http://www.algeriemesracines.com/famille/page-photo-famille.php?id=21326&idfamille=lucette-valentin-oran>
- KOUMAS, Ahmed et NAFA, Chérazade. *L'Algérie et son patrimoine : Dessins français du XIXe siècle* [image]. 13 novembre 2003.
- *La Gare Centrale de Luxembourg* [image en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://mapio.net/pic/p-46182883/>
- *La gare de Lyon à Paris* [image en ligne]. 1900. Disponible à l'adresse : http://paris1900.lartnouveau.com/paris12/gare_lyon.htm
- LABBIZE, Abdelkhalek. *Gare ferroviaire d'Annaba - Couleurs d'Algérie* [image en ligne]. 2021. Disponible à l'adresse : <http://www.labbize.net/French/Pictures/Villes/Annaba/Gare/AnnabaGare.htm>
- Pascal. *L'ancienne gare de voyageurs de Senlis* [image en ligne]. 2012. Disponible à l'adresse : https://www.petit-patrimoine.com/fiche-petit-patrimoine.php?id_pp=60612_3
- PÉPELLIN, Florian. *Gare d'Aix-en-Provence* [image en ligne]. 2009. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Gare_d%27Aix-en-Provence&oldid=186550196.
- PERMALIEN. *Les gares de France et leurs infrastructures ferroviaires. La gare de Versailles-Chantiers* [image en ligne]. 12 décembre 2012. Disponible à l'adresse : <http://garesdefrance.canalblog.com/archives/2012/12/12/25801613.html>
- *Photos de la gare de Khemis Miliana* [image en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://el-khemis.blog4ever.com/photos>
- PIEDNOIRS. *La Gare de Colomb Béchar* [image en ligne]. 25 février 2007. Disponible à l'adresse : <https://piednoirs.skyrock.com/734128113-9-La-gare.html>
- POZZI, Pompeo. *Gare centrale de Milan* [numérisation en ligne]. 1864. Disponible à l'adresse : <https://boowiki.info/art/gares-actives-en-1864/gare-centrale-de-milan-1864.html>
- *Question sur la traction des trains-la gare de bône* [image en ligne]. 1960. Disponible à l'adresse : <https://www.cheminots.net/topic/36218-question-sur-la-traction-des-trains/>
- ROBIN. *Gare de l'Indochine - Cambodge* [image en ligne]. 2011. Disponible à l'adresse : https://www.routard.com/photos/cambodge/1447529-gare_de_l_indochine.htm
- SCAMPA, KEI. *Gare de Reggio d'Émilie-Mediopadana* [image en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <http://194.199.196.229/So921/?p=8884>
- SIM, David. *La gare de Lisbonne-Oriente* [image en ligne]. 1998. Disponible à l'adresse : <https://www.google.com/search?q=la+gare+de+Lisbonne-Oriente&oq=la+gare+de+Lisbonne-Oriente&aqs=chrome..69i57j33i22i29i30i2.430j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8>
- STONE, wu. *Gare de Bordj Bou Arreridj* [image en ligne]. 2010. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Ligne_de_Bordj_Bou_Arreridj_%C3%A0_M%27Sila&oldid=171879278.
- THIBAUT. *Gare do Oriente : une merveille architecturale pour la gare principale de Lisbonne* [image en ligne]. 21 août 2019. Disponible à l'adresse : <http://bonjourlisbonne.fr/gare-do-orient/>

- TOURNEBŒUF., Patrick. *Stations : Exposition photos des gares du pourtour méditerranéen* [image en ligne]. 2021. Disponible à l'adresse : <https://dz.ambafrance.org/Stations-Exposition-photos-des>
- YADAN, Henri. *Gare d'Anvers, un monument historique Art nouveau* [image en ligne]. 2019. Disponible à l'adresse : <https://magazine.bellesdemeures.com/luxe/art-de-vivre/gare-d-anvers-un-monument-historique-art-nouveau-article-30026.html>

4. Sources audiovisuelles :

4.1 Blog et émissions :

- *11 juin 1842 : loi sur les chemins de fer et création du réseau national du 11 juin 2013* [en ligne]. Paris : France inter. Disponible à l'adresse : <https://www.franceinter.fr/emissions/les-oubliettes-du-temps/les-oubliettes-du-temps-11-juin-2013>
- ALGER : La Gare, vue plus ancienne. Dans : *Alger -Bâtiments et Monuments* [en ligne]. 2014. Disponible à l'adresse : <https://www.judaicalgeria.com/pages/alger-batiments-et-monuments-1.html>
- *Ancienne ligne Le Vigan - Tournemire 21 - De la gare du Vigan à la gare d'Avèze* [en ligne]. 2017. Disponible à l'adresse : http://passes-montagnes.fr/html1/vf_vigan_tournemire-21.html
- Architecture de l'Inde. Dans : *HiSoUR Art Culture Histoire* [en ligne]. 18 mai 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.hisour.com/fr/architecture-of-india-31201/>
- BELDJILLALI, D. *À bord du nouveau train Sidi Bel Abbés – Saida | BEL-ABBES* [en ligne]. 2017. Disponible à l'adresse : <http://bel-abbes.info/a-bord-du-nouveau-train-sidi-bel-abbes-saida/>
- Bibliographie Joret Henri. Dans : *Laboratoire UMR CNRS IRHiS Institut de Recherches Historiques du Septentrion Université de Lille* [en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://monumentsmorts.univ-lille.fr/auteur/4369/joret/>
- BOUTAZOULT, Timkkit. *Mokta el hadid 1865 - 1965* [en ligne]. 2008. Disponible à l'adresse : <http://timkkit2008.canalblog.com/archives/2008/04/13/8806054.html>
- CHAHINEZ, Ghellab. *El Oued/Vieille gare ferroviaire : La ministre de la Culture stoppe la destruction du silo.* Dans : *REPORTERS ALGERIE* [en ligne]. 26 août 2020. [Consulté le 24 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.reporters.dz/el-oued-vieille-gare-ferroviaire-la-ministre-de-la-culture-stoppe-la-destruction-du-silo/>
- CHRISTOPHE. *Les gardiens de la galaxie: Xandar est en Belgique.* Dans : *Zickma* [en ligne]. 2014. Disponible à l'adresse : <https://www.zickma.fr/les-gardiens-de-la-galaxie-xandar-est-en-belgique/>
- DEMONT, Bruno. *Pays-Bas : Les moulins de Kinderdijk.* Dans : *FFAM* [en ligne]. 2013. Disponible à l'adresse : <https://www.moulinsdefrance.org/publications/pays-bas-les-moulins-de-kinderdijk/>
- *Great White Stark (Surbiton station, London, UK).* Dans : *The Beauty of Transport* [en ligne]. 6 août 2014. Disponible à l'adresse : <https://thebeautyoftransport.com/2014/08/06/great-white-stark-surbiton-station-london-uk/>
- *L'Art déco à Brest.* Dans : *Architecture Art déco* [en ligne]. 2016. Disponible à l'adresse : <https://www.architecture-art-deco.fr/art-deco-brest-bretagne.html>
- *La gare de Marrakech.* Dans : *Visiter-Marrakech.com* [en ligne]. 2015. Disponible à l'adresse : <https://visiter-marrakech.com/guide/gare-marrakech.php>
- *La gare ferroviaire de Bobo-Dioulasso – Consulat Général du Burkina Faso à Paris* [en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://www.consulatburkinaparis.org/la-gare-ferroviaire-de-bobo-dioulasso/>

- *La Nouvelle GARE D'Oran Algérie Rénovée par le savoir-faire Algériens* [en ligne]. Oran, 2020. Disponible à l'adresse : <https://www.youtube.com/watch?v=c8pR-U-q124>
- LAMMING, Clive. L'Afrique: le continent n'a pas à dire « merci » pour son chemin de fer. Dans : *Train Consultant Clive Lamming* [en ligne]. 25 mai 2020. Disponible à l'adresse : <https://trainconsultant.com/2020/05/25/lafrique-le-continent-qui-meritait-un-grand-reseau-international/>
- LAMMING, Clive. Nice – Coni : incroyable dernière née des grandes lignes internationales. Dans : *Train Consultant Clive Lamming* [en ligne]. 9 octobre 2020. Disponible à l'adresse : <https://trainconsultant.com/2020/10/09/nice-coni-incroyable-derniere-nee-des-grandes-lignes-internationales/>
- *Le Secteur Sauvegardé de Bordeaux et la Loi Malraux* | [en ligne]. 2017. Disponible à l'adresse : <http://www.loi-malraux.eu/secteur-sauvegarde-malraux-bordeaux.html>
- LES ENFANTS DE BÉCHAR ET DE LA SAOURA. *De Béchar à Oran par le train* [en ligne]. 2012. Disponible à l'adresse : <https://www.lesenfantsdebechar.fr/forum/5-photos/2353-de-c-bechar-a-oran-par-le-train.html>
- MATTERA, Jean. *Rusicade- Philippeville, photos et cartes postales période 1950-1962* [en ligne]. 2016. Disponible à l'adresse : <http://philippeville.jimdofree.com/cartes-postales/1950-1962/>
- MILHEROU, Dominique. Château Talabot, pour Paulin Talabot par Louis Jules Bouchot, Marseille. Dans : *Tourisme-Marseille.com* [en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://tourisme-marseille.com/fiche/chateau-talabot-colline-du-roucas-blanc-architecte-louis-jules-bouchot-marseille/>
- MILHEROU, Dominique. Château Talabot. Dans : *Tourisme-Marseille.com* [en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://tourisme-marseille.com/wp-content/uploads/2015/07/chateau-talabot-marseille-2.jpg>
- *Mise en service commerciale du premier train Coradia Algérie et inauguration de la nouvelle gare ferroviaire Agha* [en ligne]. Alger: Radio chaine 3, 2018. Disponible à l'adresse : <https://www.radioalgerie.dz/news/fr/article/20180302/135373.html>
- ORAN - ARZEW : Ligne de chemin de fer 37 kilomètres terminée. Dans : *Skyscraper City Forum* [en ligne]. 2017. Disponible à l'adresse : <https://www.skyscrapercity.com/threads/oran-arzew-railway-line-37-km-completed.1775603/>
- *Orléansville* [en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <http://tenes.info/galerie/ORLEANSVILLE>
- Pierre Choupaut. Dans : *Annaba-Patrimoine* [en ligne]. 15 septembre 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.annaba-patrimoine.com/pierre-choupaut/>
- PILOT, Georges. histoire et culture patrimoine d' Ain kermès : Algérie. Lignes de chemin de fer construites au 19ème siècle. Dans : *histoire et culture patrimoine* [en ligne]. 15 juin 2014. Disponible à l'adresse : <https://ainkerme.blogspot.com/2014/06/algerie-lignes-de-chemin-de-fer.html>
- Sur les rails de l'histoire. Dans : *Rails de l'histoire* [en ligne]. [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://www.lesrailsdelhistoire.com/>
- Transport ferroviaire : lancement de la ligne Agha-Aéroport d'Alger. Dans : *Radio Algérienne* [en ligne]. Alger: Radio Algérienne, 25 avril 2019. Disponible à l'adresse : <https://www.radioalgerie.dz/news/fr/article/20190425/168067.html>
- UYSAL, Onur. Sirkeci train station. Dans : *Rail Turkey En* [en ligne]. 15 octobre 2018. Disponible à l'adresse : <https://railturkey.org/travel/stations/sirkeci/>

4.2 Encyclopédies :

- *Arc à muqarnas* [en ligne]. [S. l.] : [s. n.], [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://fr-academic.com/dic.nsf/frwiki/124884>
- BERNARD, Jean-Philippe et BRUN, Daniel. *CHEMINS DE FER, Un peu d'histoire* [en ligne]. [S. l.] : [s. n.], [s. d.]. Disponible à l'adresse : <https://www.universalis.fr/encyclopedie/chemins-de-fer/1-un-peu-d-histoire/>
- HAMON, Augustin, BOURDET, Claude et DUPONT, Maurice. *Compagnie des minerais de fer magnétique de mokta-el-hadid* [en ligne]. [S. l.] : [s. n.], 5 juillet 2015, p. 248. Disponible à l'adresse : www.entreprises-coloniales.fr
- *Liste des gares en Algérie* [en ligne]. [S. l.] : [s. n.], 23 janvier 2022. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Liste_des_gares_en_Alg%C3%A9rie&oldid=190151702.
- *Liste des pays classés par longueur du réseau ferroviaire* [en ligne]. [S. l.] : [s. n.], 19 février 2021. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Liste_des_pays_class%C3%A9s_par_longueur_du_r%C3%A9seau_ferroviaire&oldid=180065994.
- *Prix Guizot* [en ligne]. [S. l.] : [s. n.], 1994. Disponible à l'adresse : <https://www.academie-francaise.fr/prix-guizot>
- SAVIN, A. *Main railway station in Ankara, Turkey* [en ligne]. [S. l.] : [s. n.], 2021. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Gare_d%27Ankara&oldid=174703449.

5. Sites internet :

- Agence Nationale d'Études et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires. Dans : *Agence Nationale d'Études et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/>
- Algérie - La nouvelle Gare de Beni-Saf. Dans : *Algérie mes racines* [en ligne]. 2017. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.algeriemesracines.com/famille/page-photo-famille.php?id=20997&idfamille=lucette-valentin-oran>
- ANESRIF. Ampleur des travaux. Dans : *Agence Nationale d'Études et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 1 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/qui-somme-nous/item/67-ampleur-des-travaux.html>
- ANESRIF. Boucle Sud Est. Dans : *Agence Nationale d'Études et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/itemlist/category/56-axe07-boucle-sud-est.html>
- ANESRIF. Boucle Sud-Ouest. Dans : *Agence Nationale d'Études et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/147-boucle-sud-ouest.html>
- ANNABA-PATRIMOINE. Pierre Choupaut. Dans : *Annaba-Patrimoine* [en ligne]. 15 septembre 2019. [Consulté le 11 février 2020]. Disponible à l'adresse : <https://annaba-patrimoine.org/pierre-choupaut/>
- Bône - Gare de Mokta El Hadid. Dans : *L'ancienne gare de « Mokta El Hadid »* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 3 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://annaba.net.free.fr/html/bone.gare.mokta.el.hadid.htm>
- Calculer : les muqarnas. Dans : *Centre Français de coopération* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 10 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.sciencesarabexpo.org/catalogue/pagesfr/calculer/muqarnas.html>

- Chemin de fer en Algérie. Dans : *BnF - Site institutionnel* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 11 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/services/engine/search/sru?operation=searchRetrieve&version=1.2&query=%28gallica%20all%20%22chemin%20de%20fer%20en%20algerie%22%29&lang=fr&suggest=0>
- Chemins de fer algériens de l'État. Dans : *Bibliothèque François Mitterrand* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 3 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : https://data.bnf.fr/fr/12046515/chemins_de_fer_algeriens_de_l_etat/
- Compagnie des minerais de fer magnétique de Mokta-El-Hadid. Dans : *Data for Financial History* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 3 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://dfih.fr/issuers/1667/yearbook-ocr>
- Compagnie Mokta-el-Hadid. Dans : *Les Archives du département du Rhône et de la métropole de Lyon* [en ligne]. 1962 1840. [Consulté le 3 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://archives.rhone.fr/ark:/28729/4mcr0198fwx3?naan=28729&arkName=4mcr0198fwx3>
- Conquêtes et sociétés coloniales au XIXe. Dans : *Conquêtes et sociétés coloniales au XIXe siècle* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 28 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.kartable.fr/ressources/histoire/cours/conquetes-et-societes-coloniales-au-xixe-siecle/39203>
- Deux siècles d'histoire. découvrez deux siècles de mémoire ferroviaire. Dans : *SNCF* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 28 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.sncf.com/fr/groupe/patrimoine/deux-siecles-histoire>
- Fonds Enfantin ou fonds saint-simonien. Dans : *BnF - Site institutionnel* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 3 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.bnf.fr/fr/fonds-enfantin-ou-fonds-saint-simonien>
- *Fronton (architecture)*. [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 5 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.cosmovisions.com/monuFronton.htm>
- Gallica. Dans : *BnF - Site institutionnel* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 14 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/accueil/fr/content/accueil-fr?mode=desktop>
- Gare Versailles Chantiers. Dans : *château de versailles* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 8 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : http://bienvenue.chateauversailles.fr/fr/vue-generale/gares/17_gare-versailles-chantiers#!panel-81
- *L'ancienne gare Karguentah* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 14 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://forгалus.free.fr/LE%20COIN%20DE%20GEORGES%20VIEVILLE/ORAN/ORAN%20LE%20PLATEAU%20SAINT%20MICHEL/slides/Oran-%20Gares-%20Ancienne%20Gare-%202004.html>
- La commission royale des monuments, sites et fouilles. *Les grandes étapes de l'évolution de la matière patrimoniale depuis la création de la Belgique à nos jours* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 6 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.crmsf.be/fr/patrimoine/historique>
- La gare d'Annaba. Dans : *SNTF* [en ligne]. 2018. [Consulté le 23 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.sntf.dz/index.php/13-elements/41-galerie#gallery7de2b222c3-4>
- La gare de Agha grandes lignes. Dans : *SNTF* [en ligne]. 2018. [Consulté le 1 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : https://www.google.com/search?q=gare+de+agha+grandes+lignes&tbm=isch&ved=2ahUKEwix1InU3PbzAhWY4oUKHc4qBvYQ2-cCegQIABAA&oeq=gare+de+agha+grandes+lignes&gs_lcp=CgNpbWcQAzoHCCMQ7wMQJ1DBEFj5KGD8KWgAcAB4AIABRYgBtwaSAQIXNZgBAKABAaoBC2d3cy13aXotaWI1nwAEB&sclient=img&ei=UaJ_YfHnB5jFlwTO1ZiwDw&bih=937&biw=1920#imgrc=cdmrjVb243Ru1M&imgdii=NSI-1183AeLpM

- *La gare de Limoges-Bénédictins élue plus belle gare de France 2022* | Ville de Limoges [en ligne]. 5 octobre 2022. [Consulté le 11 février 2023]. Disponible à l'adresse : <https://www.limoges.fr/actualites/la-gare-de-limoges-benedictins-elue-plus-belle-gare-de-france-2022>
- La révolution industrielle. Dans : *economie.gouv.fr* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 17 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.economie.gouv.fr/facileco/revolution-industrielle>
- Labrouste (1801-1875), architecte. La structure mise en lumière. Dans : *Cité de l'architecture & du patrimoine* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 24 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.citedelarchitecture.fr/fr/exposition/labrouste-1801-1875-architecte-la-structure-mise-en-lumiere>
- Les Biens culturels classés. Dans : *Ministère de la Culture et des Arts* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 29 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.m-culture.gov.dz/index.php/fr/textes-juridiques-patrimoine-culturel/classement-des-biens-culturels/56-sites-et-monuments-historiques>
- Ligne Minière Est. Dans : *Agence Nationale d'Études et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/131-ligne-mini-ere-est-588-km.html>
- Lignes de chemin de fer. Dans : *La banque mondiale* [en ligne]. 26 février 2021. [Consulté le 26 février 2021]. Disponible à l'adresse : <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/IS.RRS.TOTL.KM?end=2019&start=2019&view=map>
- Loi et Textes d'application. Dans : *Ministère de la Culture et des Arts* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 21 septembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.m-culture.gov.dz/index.php/fr/textes-juridiques-patrimoine-culturel/loi-et-textes-d-application>
- Muqarnas. Dans : *Dictionnaires et Encyclopédies sur « Academic »* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 21 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://fr-academic.com/dic.nsf/frwiki/1199124>
- *Organismes, chartes et recommandations internationales* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 7 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.culture.gouv.fr/Thematiques/Conservation-restauration/Principes-et-methodes/Organismes-chartes-et-recommandations-internationales>
- Pénétrante Centre. Dans : *Agence Nationale d'Études et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/141-penetrante-centre.html>
- Pénétrante Est (El Gourzi – Hassi Messaoud). Dans : *Agence Nationale d'Études et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/136-penetrante-est-el-gourzi-hassi-messaoud.html>
- Pénétrante Ouest. Dans : *Agence Nationale d'Études et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/133-penetrante-ouest.html>
- Perrégaux-Entrée de la piscine. Dans : *Geneanet* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 6 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.geneanet.org/cartes-postales/view/39144#0>
- Rails & histoire. Dans : *Rails & histoire /'Association pour l'histoire des chemins de fer dirige des recherches en sciences humaines appliquées au ferroviaire* [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 17 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.ahicf.com>

- Rocade des Hauts Plateaux. Dans : *Agence Nationale d'Études et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/126-rocade-des-hauts-plateaux.html>
- Rocade Nord et ses dessertes. Dans : *Agence Nationale d'Études et de Suivi de la Réalisation des Investissements Ferroviaires* [en ligne]. 2017. [Consulté le 30 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://www.anesrif.dz/index.php/fr/life-styles/item/118-rocade-nord-et-ses-dessertes.html>

Index des noms :

Akalin, Sekip : 146.
Amougou, Emmanuel : 263-266, 293,295, 308.
Ayrault, Phillipe : 117.
Ballu, Albert : 106,111,133,205,221,226,232,274.
Ballu, Théodore : 107.
Belaid, Rachid : 14.
Benabdellah, Amel : 36,125.
Benosman, Sarra : 28.
Bensari, Sarra : 28.
Bernard, Maurice-Antoine :27.
Bocard, Hélène : 20,24,27,119.
Gautier, Émile-Félix : 49,50.
Bonaparte, Charles-Louis-Napoléon :55.
Bonnet, François : 24.
Bouaziz, Samia : 36.
Bouchot, Louis-Jules : 8,104,105,106,113,121,122,352.
Bourdin, Alain : 270,271.
Bowie, Karen : 14,22,23,117,119,120,208.
Camus, Albert : 218,219.
Canu, René : 135.
Carlier, Omar : 26.
Caron, François : 20,21,22,27,34,35,57.
Cassan, Urbain : 149.
Chabi,Ghalia : 33.
Chalabi, Amina : 36.
Chassériau, Charles-Frédéric :104.
Chautard, Eugène :137.
Chelighoum, Amel : 36.125
Choay, Françoise : 243,269,270.
Choukhov, Vladimir :122.
Choupaut, Pierre : 109,110,113,171,187,236,239,352,356.
Clozer, René : 23.
Coignet, François : 208.
De Bassano, Eugène : 61,71.
De Chabaud Latour, François : 53.
De Kervéguen, jean Étienne : 50.
De la censerie, Louis : 130.
De Rothschild, James : 64,106.
De Rouvery, Claude-Henri : 58.
Débrousse, Hubert :63.
Delavigne, Paul : 16.
Desbois, Jean : 150.
Dethier, Jean : 23.
Effiel, Gustave : 181.
Enfantin, Barthélemy Prosper : 59.
Fabre, Marina : 26.
Flachat, Eugène : 180.
Freycinet, Charles : 34.
Garbé, Charles Théodore : 51,52.
Gharbi, Mohamed-lazer : 26,30,31.
Ghoul , Amar : 320.
Gonthier, Roger : 132.
Gouin, Ernest : 53,59,64.
Hara, Terushi : 48,70.
Helferrich, Phillipe : 104.
Issac, Joseph : 23.
Jasmund, August : 135.

Jonnart, Charles Célestin :134,312.
Joret, Henri : 65.
Kanai, Akihiko : 120.
Klein, Richard. : 81,115.
Labrouste, Henri : 65.
Lacroix , Joseph Eugène : 51.
Lacroix, Frédéric : 51.
Lamming, Clive : 25,35,78,106,144,319.
Lartilleux, Henri : 26,35,66,70,74,75,76,77,85,86.
Le Corbusier, Charles-Édouard Jeanneret-Gris :281.
Le Hon, Léopold : 56,57.
Mackenzie, John : 23.
Massu, Claude : 46.
Mechta, Karim : 31.
Meeks, Caroll : 22.
Mennoubi : 219,220,221,222,223,225.
Mérimée, Prosper : 267.
Monin, Éric : 81.
Montaland, Charles : 110,113,186,237,352,356.
Mac-carthy, Oscar : 50,51,53,54,82,83,84,86,87,88,89,90.
Napoléon, Bonaparte : 33,55.
Napoléon, Jérôme : 56.
Narciso, Clavería :137.
Ndjock Nyobe, Isidore pascal : 28.
Niemeyer, Oscar : 150.
Oulebsir, Nabila :29,32,104,108,111,112,122,134,155,241,266,281,282,312.
Ouled chemlah : 228,229.
Pacon, Henri : 148.
Perret, August : 150,171,176,233,234,239,356.
Piaton, Claudine, 134.
Pompidou, Georges : 23.
Pouillon, Fernand : 281.
Poupardin, François : 24,25,38,119,167.
Ragon, Michel : 25,117,119.
Ranc, Urbain :50.
Randon, Jacques louis : 50.
Ravoisié, Ambale : 281.
Reynaud, Léonc :119.
Ribeill, Georges :120.
Richards, Jeffrey : 23.
Riegl, Aloïs : 174,270.
Safir, Mohand ou safir : 27,36,188.
Santiago, Calatrava Valls : 166.
Sauget, Georges : 23,24.
Scheuffel, Jüsgen : 132.
Scheuffel, Rüdell : 132.
Scott, James Robb :150.
Sée, Léopold :66.
Sheppard, Charles : 2.
Simonnet , Cyrille : 174.
Soukane, Samira : 32,33.
Stevens, Frederick William : 131.
Tagil, Nizhny : 267,274.
Talabot, Paulin : 53,56,60,61,71,105,106.
Texier, Simon : 30,107.
Toudoire, Marius : 122.
Toulier, Bernard : 30.
Umbdenstock, Gustave : 159.
Urbain, Ismail : 58,59.
Ventre, André : 147.

Veschambre, Vincent : 270,271.

Vigato, Jean-Claude : 48.

Vincenot, Henri : 22.

Vitet, Ludovic :281.

Viton, Marie : 218,219,220.

Warnier, August : 51,53,81,83,81,85,86,88,89,90,167.

Index des lieux :

Abidjan : 158.
Adrar : 325,348,362.
Afrique centrale :86.
Agadir :109.
Aïn Témouchent : 121,126,128,159,160,169,173,354.
Aix-en-Provence : 168.
Ajaccio :107.
Allemagne :33,280,286,287.
Amoura : 51,55,87,90.
Andalousie : 91,135,137,212.
Angleterre : 20,33,63,117,149,150,291,293.
Arba : 50,85.
Arzew : 161,162,166,169.
Aumale : 55,87.
Béchar : 141,323.
Bélélita :88.
Belgique : 30,130,165,166,177,274.
Béni-Slimane :85.
Biskra : 107,109,157,265,324,363.
Blida : 50,53,55,56,57,70,74,77,87,117,121,128,320,324.
Bordj-Bou-Arredj : 76.
Bou Khedra : 322.
Boufarik : 50,88.
Boughrar : 87.
Boughzoul :321,325.
Bougie : 55.
Bou-Hamra : 88.
Boukadir : 336,339.
Brest : 321,109,148,149.
Burkina Faso : 158.
Caire :136,137.
Chlef : 11,12,150,320,328,330,337.
Constantine :24,36,51,53,54,55,57,60,64,65,75,76,77,78,87,91,107,109,110,121,124,125,127,128,302,347.
Dakar : 64,158,159.
Djebel Onk : 322,348,362.
Djemila : 107.
Djendel : 88.
Égypte : 135,136,137,157,158.
El Attaf : 79,150,155,320.
El Menia :325.
Espagne : 30,64,127,135,136,137,280,288,289,308.
États-Unis : 33.
Figuig : 77,323.
Gar Djebilet : 323,348,362.
Ghardaïa :325.
Ghardimaou : 77.
Grenade : 270.
Guelma : 26,55,64,67,77,78,87,126,133,169,321,322.
Harba :85.
Harmela : 88.
Hasi Babah :78.
Hassi Messaoud : 324,325,348,362.
Hassi R'Mel :325.
Hillil : 51,85,340.
Hippone : 91.
Hippo-regius : 91.
Inde : 131.

Istanbul : 135,136.
 Italie : 30,60,105,106,107,121,166,280,289,290,308.
 Japon : 34.
 Jemmapes : 88.
 Kabylie : 85.
 Karezas : 61,62.
 Karguenta : 75,94,95,101,113,175,352.
 Kroub : 88.
 La Mina : 88.
 Laghouat : 325.
 Lazaret : 241.
 Le havre : 148,150,176.
 Limoges : 170.
 M'Sila : 321.
 Maghreb : 26,30,71,134.
 Maison-carrée : 77.
 Maroc : 86,135,166.
 Marrakech : 78,166,176,204.
 Marseille : 76,105,106,107,127.
 Médéa : 87.
 Medjez-Ammar :88.
 Miliana : 87,129.
 Mitidja : 50,74.
 Mokta-El-Hadid : 62,71,72,73,95.
 Moscou : 122.
 Mostaganem : 51,55,110,112.
 Mouzaïa-les-mines : 88.
 Muleta :85.
 Niger : 79.
 Orléansville : 55,79,87,150,330.
 Ouagadougou : 158.
 Oued El-Hakoum : 85.
 Oued Kéberit : 70.
 Oued Segrouan : 85.
 Ouenza : 322.
 Philippeville : 3,51,53,54,55,57,75,91,93,96,97,98,110,175,177,178,199,231,239,324,356.
 Portugal :30,60,165,166.
 Relizane : 55,333,334,340,362.
 Rome :107.
 Roubaix : 39.
 Royaume-Uni : 30,280,290,291.
 Saïda : 77,161,163,321.
 Saint-Charles : 88,127.
 Saint-Denis-du-Sig :55,57,74,75.
 Sainte-Barbe : 55,77.
 Saint-Hubert : 274.
 Saint-Louis : 64.
 Saoura : 323.
 Sénégal : 158.
 Sétif : 36,55,77,87,121,125,126,128,363.
 Seybouse : 62,71,95.
 Sidi-Bel-Abbès : 147,148,172,173.
 Sig / Sigg :75,340.
 Square d'Alger : 100.
 Square Port-Saïd :100, 188.
 Stora : 51,55.
 Suisse :122,123.
 Taïa : 88.
 Tamanrasset : 325.
 Tébessa : 70,76,107,322.

Ténès : 55.
Tiaret : 321.
Timgad : 107.
Timimoune : 325,348,362.
Tindouf : 325.
Tissemsilt : 321.
Tizi-Ouzou : 169.
Tlélat : 77,85,88,333,334,335,337,338.
Tlemcen : 28,55,77,135,136,138,143,145,176,204,320,354.
Touggourt : 78,143,155,156,158,324,354.
Tunisie : 26,52,64,86,135.
Turquie : 135,136,149.
Vallée de Chélif : 85.
Vincennes : 111.

Index des gares et monuments :

Arc de triomphe :135,145.
Bâtiment du ministère de la Défense : 107.
Buffet de la gare d'Oran : 188,255.
Casino de Biskra : 107.
Casino municipal de Constantine : 109.
Cathédrale d'Oran : 107,108.
Château de Talabot : 106.
Église Notre-Dame de la Consolation :176.
Église Saint-Jean-Bosco : 204.
Fourneau du Saint-Michel : 274.
Fourneaux de Karezas : 61.
Gare centrale du Caire : 137.
Gare d'Agha : 27,100,245,302,343.
Gare d'Aix en Provence : 168.
Gare d'Ankara : 149,150.
Gare d'Anvers-central :130.
Gare d'Arzew :162,169.
Gare d'Avignon : 107.
Gare d'El Attaf :150,155.
Gare d'El Mohammadia :124,128,336,337,339,348.
Gare d'Oued El-Fodda : 89.
Gare d'Oued Smar : 320.
Gare de Barcelone : 308
Gare de Beni-Ounif : 140.
Gare de Beni-Saf : 161.
Gare de Beni-Zireg : 142.
Gare de Biélorussie : 131,132.
Gare de Biskra :324.
Gare de Blida : 87.
Gare de Bobo-Dioulasso :158.
Gare de Bône : 98,143,169,195,354.
Gare de Borj-Bou-Arreidj : 76.
Gare de Borj Menaiel :161,162.
Gare de Bourg-en-Bresse :169.
Gare de Brest : 148,149.
Gare de Chhatrapati Shivaji :131.
Gare de Chlef : 150,151,152,320,323,331,337.
Gare de Colomb-Béchar : 141.
Gare de Constantine : 87,91,124,125.
Gare d'Orsay : 35.
Gare de Dakar :158,159.
Gare de Draâ Ben Khedda :161.
Gare de El Djelfa : 169.
Gare de El-Harrach : 327,328,359.
Gare de El-Oued : 318.361.
Gare de Fès : 135,136.
Gare de Guelma : 126.
Gare de Guemar-El Oued :155.
Gare de Issers : 161.
Gare de Jerez de la Frontera :137.
Gare de Khemis Miliana : 129.
Gare de Kiev : 122,123.
Gare de l'Aéroport international Houari Boumediene : 163.
Gare de L'Est : 127.
Gare de Liège-Guillemins : 165,166.
Gare de Lille-Flandres : 125.
Gare de Limoges-Bénédictins : 132,170,177.

Gare de Lisbonne-Oriente :165,166.
Gare de Louxor : 157,158.
Gare de Luxembourg : 132.
Gare de Lyon : 122,123.
Gare de Lyon-Saint-Étienne :35.
Gare de Madrid-Atocha : 127.
Gare de Maghnia : 129,130.
Gare de Marrakech : 166.
Gare de Mascara : 88.
Gare de Média : 89.
Gare de Medjez-Ammar : 88.
Gare de Ménerville : 150.
Gare de Milan : 105,106,121,122,308.
Gare de Moghrar : 142.
Gare de Morris :169.
Gare de Naama : 173,354.
Gare de Nice-ville : 122,123,125.
Gare de Oran-Marina : 95.
Gare de Oued Rhiou : 122,123,153,331,332,340,362.
Gare de Oum Drou : 153.
Gare de Phnom Penh : 150.
Gare de Ramsès :136,137.
Gare de Reggio : 166.
Gare de Saïda : 161,163.
Gare de Saint-Charles : 88,127.
Gare de Saint-Lazare : 172.
Gare de Senlis : 159.
Gare de Sétif : 36,125,126,363.
Gare de Sirkeci : 135, 136.
Gare de Surbiton Station : 149,150.
Gare de Thénia : 150.
Gare de Tizi-Ouzou : 169.
Gare de Tlemcen : 138.
Gare de Tolède : 136,137.
Gare de Tolga : 265.
Gare de Touggourt :155,158,354.
Gare de Toulon : 107.
Gare de Valence : 107
Gare de Versailles-Chantiers : 147,148,203.
Gare de Zemmora :138,139.
Gare de Zurich : 122.
Gare du Havre : 148,150.
Gare du Maison-Carrée : 50,77,328.
Gare du Vigan : 168.
Gare Saint-Charles : 127.
Grande Mosquée de Paris : 175.
Grande poste d'Alger : 293.
Hôtel de ville de Skikda : 111, 175.
Mairie de Mostaganem : 110,112.
Marché couvert d'Annaba : 110.
Medersa de Constantine : 107.
Mosquée de Sidi Boumediene : 176.
Mosquée Koutoubia : 176,204.
Musée d'Art moderne d'Alger :175.
Palais Consulaire d'Alger : 241.
Palais d'Alhambra : 212.
Palais de justice de Tarbes : 106.
Palais des Tuileries : 55.
Port d'Alger : 188.
Ruines de Djemila : 107.

Ruines de Timgad : 107.
Théâtre de Annaba : 110
Théâtre de Sidi-Bel-Abbès : 110,111.
Tunnel de Fréjus : 35.

Index des figures :

Figure 1 : Carte représentant le projet de modernisation de la SNTF de 2014.....	18
Figure 2 : Vue globale du projet du chemin de fer d'Alger à Oran. Par le vicomte Garbé ; gravé par F. Delamare — 1853.....	51
Figure 3 : Extrémité ouest de projet du chemin de fer d'Alger à Oran : port, gare maritime et docks de Mers-El-Kebir, commune d'Oran. Par le vicomte Garbé ; gravé par F. Delamare	52
Figure 4 : Carte des chemins de fer de l'Algérie et de la Tunisie vers 1887	52
Figure 5 : Carte de l'Algérie représentant le réseau de six compagnies.....	60
Figure 6 : Certificat d'action nominative de la Compagnie PLM	61
Figure 7 : Certificat d'une action au porteur délivrée par la compagnie de Mokta.....	62
Figure 8 : Certificat d'une action au porteur de la Compagnie franco-algérienne.....	63
Figure 9 : Certificat d'une action au porteur de la Compagnie des chemins de fer Bône-Guelma et prolongements.....	64
Figure 10 : Certificat d'une obligation au porteur délivrée par la Compagnie de l'Est algérien.....	65
Figure 11 : Certificat d'une action au porteur de la Compagnie de l'Ouest algérien.....	66
Figure 12 : Chemins de fer algériens de l'État – Itinéraires et tarifs en1913	68
Figure 13 : Programme d'investissements ferroviaires d'ANERSIF	69
Figure 14 : Photo dans les mines de Mokta-El-Hadid en juin 1865.....	71
Figure 15 : Gare du chemin de fer de Mokta-El-Hadid à 35 kilomètres de Bône, sur la ligne d'Alger à Oran, vers 1864.....	72
Figure 16 : Cité ouvrière de Mokta-El-Hadid, 1864	72
Figure 17 : Convoi de l'empereur dans les mines de Mokta-El-Hadid en juin 1865 (à droite et à gauche)	73
Figure 18 : Carte de l'Algérie représentant les trois points de départ des lignes ferroviaires.....	73
Figure 19 : Carte de la région d'Alger représentant la ligne ferroviaire entre Alger et Blida	74
Figure 20 : Carte de la région d'Oran représentant la ligne ferroviaire entre Oran et Sigg.....	75
Figure 21 : Carte de la région de Constantine représentant la ligne ferroviaire entre Constantine et Skikda	76
Figure 22 : Situation du réseau algérien à la date du 31 décembre 1885.....	85
Figure 23 : La gare de Constantine vers l'année 1900.....	87
Figure 24 : Le projet de la gare de Blida , gare réalisée en 1858	87
Figure 25 : La gare de Mascara vers l'année 1910.....	88
Figure 26 : La gare de Média vers l'année 1910.....	89
Figure 27 : L'ancienne station d'Oued El-Fodda (avant un séisme), Compagnie PLM	89
Figure 28 : La ville d'Alger avant l'arrivée du chemin de fer, fortifications de la ville d'Alger 1816.....	92
Figure 29 : La ville d'Oran avant l'arrivée du chemin de fer, fortifications de la ville d'Oran 1855.....	92
Figure 30 : La ville d'Annaba avant l'arrivée du chemin de fer, fortifications de la ville d'Annaba 1855.....	92
Figure 31 : La ville de Skikda avant l'arrivée du chemin de fer, fortifications de la ville de Skikda 1845	93
Figure 32 : Schéma du positionnement des arrivées du chemin de fer dans les villes algériennes	93
Figure 33 : Schéma montrant l'emplacement de la gare d'Alger par rapport à la gare de l'Agha et aux anciens murs de fortifications de la ville.....	94
Figure 34 : Schéma montrant l'emplacement de la gare actuelle d'Oran par rapport à l'ancienne gare de Karguenta et à la gare d'Oran-Marina, ainsi que les anciens murs de fortifications de la ville.....	95
Figure 35 : Schéma montrant l'emplacement de la gare actuelle d'Annaba par rapport aux anciennes gares ...	96
Figure 36 : Schéma montrant l'emplacement de la gare actuelle de Skikda par rapport à l'ancienne gare, ainsi qu'aux anciens murs de fortifications de la ville	97
Figure 37 : Ancienne carte postale de la gare d'Alger.....	98
Figure 38 : Ancienne carte postale de l'ancienne gare d'Oran, aujourd'hui disparue.....	98
Figure 39 : Photo de l'ancienne gare de Bône	98
Figure 40 : Ancienne carte postale montrant l'ancienne gare de Philippeville, aujourd'hui disparue.....	98
Figure 41 : La gare d'Alger et les grands axes routiers de la ville	99
Figure 42 : La gare d'Oran et les grands axes routiers de la ville.....	99
Figure 43 : La gare d'Annaba et les grands axes routiers de la ville.....	100
Figure 44 : La gare de Skikda et les grands axes routiers de la ville	100
Figure 45 : Situation de la gare d'Alger par rapport au boulevard du front de mer.....	101
Figure 46 : Ascenseur public pour rejoindre le square Port-Saïd situé sur la place de la gare d'Alger	101
Figure 47 : Carte postale montrant la gare actuelle d'Oran et la place de la gare	102

<i>Figure 48 : Carte Postale montrant la gare d'Annaba et la place de la gare</i>	<i>103</i>
<i>Figure 49 : Carte Postale montrant la gare de Skikda et la place du 1^{er}-Novembre</i>	<i>103</i>
<i>Figure 50 : Portrait de Louis Jules Bouchot.....</i>	<i>105</i>
<i>Figure 51: Photo du château Talabot, Marseille, France</i>	<i>105</i>
<i>Figure 52: Plan de l'ancienne gare de Milan, Italie.....</i>	<i>105</i>
<i>Figure 53: Vue générale de la gare de Nice, France.....</i>	<i>106</i>
<i>Figure 54: Vue générale de l'ancienne gare de Milan, Italie</i>	<i>106</i>
<i>Figure 55: Façade principale de la cathédrale d'Oran.....</i>	<i>108</i>
<i>Figure 56 : Photo du pavillon de l'Algérie, Exposition universelle de 1889 à Paris.....</i>	<i>108</i>
<i>Figure 57 : Vue sur l'entrée du casino à Biskra</i>	<i>109</i>
<i>Figure 58 : Vue générale sur le marché couvert d'Annaba</i>	<i>110</i>
<i>Figure 59 : Le théâtre d'Annaba après sa réhabilitation par Pierre Choupaut</i>	<i>110</i>
<i>Figure 60: Vue générale sur le casino municipal à Constantine</i>	<i>110</i>
<i>Figure 61 : Vue générale sur l'hôtel de ville de Skikda</i>	<i>111</i>
<i>Figure 62 : Vue générale sur le théâtre de Sidi-Bel-Abbès.....</i>	<i>111</i>
<i>Figure 63 : Carte postale du pavillon de l'Algérie lors de l'Exposition coloniale universelle de 1931</i>	<i>112</i>
<i>Figure 64 : Vue générale sur la mairie de Mostaganem.....</i>	<i>112</i>
<i>Figure 65 : Vue générale sur la gare ferroviaire de Sidi-Bel-Abbès</i>	<i>112</i>
<i>Figure 66 : Vue générale de la gare d'Alger — Réalisation de 1868, architecte Louis-Jules Bouchot</i>	<i>121</i>
<i>Figure 67 : Vue générale de l'ancienne gare de Milan — Réalisation de 1864, architecte Louis-Jules Bouchot</i>	<i>122</i>
<i>Figure 68 : Vue générale sur la gare centrale de Zurich en Suisse</i>	<i>123</i>
<i>Figure 69 : Vue générale sur la gare de Kiev à Moscou, en Russie</i>	<i>123</i>
<i>Figure 70 : Vue générale de la gare de Lyon à Paris, en France.....</i>	<i>123</i>
<i>Figure 71 : Vue générale de la gare de Nice-Ville en France</i>	<i>123</i>
<i>Figure 72 : Vue générale de la gare de Constantine — Réalisation de 1868, Compagnie PLM.....</i>	<i>124</i>
<i>Figure 73 : Entrée de la gare de Constantine.....</i>	<i>124</i>
<i>Figure 74 : Entrée de la gare d'Alger.....</i>	<i>124</i>
<i>Figure 75 : Entrée de la gare d'El Mohammadia</i>	<i>124</i>
<i>Figure 76 : Fronton de la gare de Nice-Ville</i>	<i>125</i>
<i>Figure 77 : Fronton de la gare Constantine</i>	<i>125</i>
<i>Figure 78 : Fronton de la gare Lille-Flandres</i>	<i>125</i>
<i>Figure 79 : Fronton de la gare d'Alger</i>	<i>125</i>
<i>Figure 80 : Vue générale de la gare de Sétif — Réalisation de 1879, Compagnie de l'Est algérien</i>	<i>125</i>
<i>Figure 81 : Fronton entrecoupé de la gare de Sétif.....</i>	<i>126</i>
<i>Figure 82 : Fronton à pans de la gare de Guelma.....</i>	<i>126</i>
<i>Figure 83 : Vue générale de l'ancienne gare ferroviaire de Aïn Témouchent — Réalisation de 1882, Compagnie de l'Ouest algérien.....</i>	<i>126</i>
<i>Figure 84 : La gare de Madrid-Atocha en Espagne</i>	<i>127</i>
<i>Figure 85 : La gare de l'Est à Paris, en France</i>	<i>127</i>
<i>Figure 86 : Œil-de-bœuf de la gare d'Alger</i>	<i>128</i>
<i>Figure 87 : Œil-de-bœuf de la gare de Constantine</i>	<i>128</i>
<i>Figure 88 : Vue générale de la gare de Mohammadia « Mascara » — Réalisation de 1879, Compagnie PLM</i>	<i>128</i>
<i>Figure 89 : Vue générale de la gare de Khemis Miliana, Compagnie — Réalisation de 1879, PLM.....</i>	<i>129</i>
<i>Figure 90 : Vue générale de la gare de Maghnia, Photo de 1923, Compagnie PLM.....</i>	<i>130</i>
<i>Figure 91 : La gare d'Anvers-Central en Belgique</i>	<i>130</i>
<i>Figure 92 : La gare de Chhatrapati Shivaji à Mumbai, en Inde.....</i>	<i>131</i>
<i>Figure 93 : Gare de Biélorussie à Moscou, en Russie</i>	<i>131</i>
<i>Figure 94 : La gare centrale de Luxembourg, Grand-Duché de Luxembourg</i>	<i>132</i>
<i>Figure 95 : La gare de Limoges-Bénédictins à Limoges, en France</i>	<i>132</i>
<i>Figure 96 : Vue générale de la gare d'Annaba, avant rénovation, Compagnie de Bône-Guelma.....</i>	<i>133</i>
<i>Figure 97 : Flèche de la gare d'Annaba.....</i>	<i>134</i>
<i>Figure 98 : Décoration mauresque encadrant les fenêtres de la gare d'Annaba</i>	<i>134</i>
<i>Figure 99 : Traitement d'angle de la gare d'Annaba</i>	<i>134</i>
<i>Figure 100 : Vue générale sur la gare centrale d'Oran — Architecte Albert Ballu, Compagnie PLM.....</i>	<i>135</i>
<i>Figure 101 : La gare de Sirkeci à Istanbul, en Turquie</i>	<i>136</i>
<i>Figure 102 : La gare de Fès, au Maroc.....</i>	<i>136</i>

Figure 103 : La gare Ramsès au Caire, en Égypte	136
Figure 104 : La gare de Tolède en Espagne	136
Figure 105 : La gare de Jerez de la Frontera en Espagne	137
Figure 106 : Vue générale sur la gare Tlemcen, Compagnie de Mokta	138
Figure 107 : Vue générale de la gare de Zemmora, Compagnie PLM	139
Figure 108 : Vue générale de la gare Beni Ounif — Réalisation de 1904, Compagnie franco-algérienne.....	140
Figure 109 : Une guérite d'une gare fortifiée.....	140
Figure 110 : Créneaux pour les tireurs	140
Figure 111 : Créneaux pour les tireurs sur une gare fortifiée.....	140
Figure 112 : Vue de la gare de Colomb-Béchar, Compagnie franco-algérienne_ vers 1930.....	141
Figure 113 : Vue générale de la gare de Colomb-Béchar, Compagnie franco-algérienne_Vers 2007.....	141
Figure 114 : Vue générale de la gare de Ben-Zireg, Compagnie franco-algérienne.....	142
Figure 115 : Vue générale de la gare de Moghrar, Compagnie franco-algérienne	142
Figure 116 : Plan du projet, non réalisé, de la gare de Sidi-Bel-Abbès, Compagnie PLM.....	145
Figure 117 : Plan de façade du projet, non réalisé, de la gare de Sidi-Bel-Abbès, Compagnie PLM.....	146
Figure 118 : Vue générale de la gare de Sidi-Bel-Abbès — Réalisation de 1933, Compagnie PLM	147
Figure 119 : Vue de l'entrée générale de la gare de Versailles-Chantiers en France	148
Figure 120 : Vue générale de la gare du Havre en France	148
Figure 121 : Vue générale de la gare de Brest, en France	148
Figure 122 : Seconde vue générale de la gare de Brest, en France	149
Figure 123 : Vue générale de Surbiton Station à Londres, en Angleterre	149
Figure 124 : Vue générale de la gare d'Ankara en Turquie.....	149
Figure 125 : Vue générale de la gare de Phnom Penh au Cambodge.....	150
Figure 126 : Projet, réalisé, de la perspective de la gare de Chlef, Réalisation 1956	151
Figure 127 : Carte postale d'ensemble de la Gare de Chlef, Réalisation 1956.....	151
Figure 128 : Projet, réalisé, de la façade de la gare de Chlef, 1956.....	152
Figure 129 : Photo actuelle d'une vue d'ensemble de la gare de Chlef.....	152
Figure 130 : Projet, réalisé, de la gare de Oum Drou (ex-Pontéba), 1956	153
Figure 131 : Projet, non réalisé, de la gare de Oued Rhiou.....	153
Figure 132 : Projet, réalisé, de la gare de Thénia.....	154
Figure 133 : Projet, réalisé, de la gare d'El Attaf, 1956	155
Figure 134 : Gare de Guémar-El Oued.....	156
Figure 135 : Projet de la gare de Touggourt.....	156
Figure 136 : Projet des deux façades de la gare de Biskra	157
Figure 137 : Vue de l'intérieur de la gare de Louxor en Égypte	158
Figure 138 : Vue générale de la gare de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso.....	158
Figure 139 : Vue générale de la gare de Dakar au Sénégal.....	159
Figure 140 : Vue générale de la gare de Senlis en France.....	159
Figure 141 : Vue générale de la gare de Bordj Bou Arreridj — Réalisation de 2010, SNTF.....	160
Figure 142 : Vue générale de la gare de Aïn Témouchent — Réalisation de 1980 ,SNTF	160
Figure 143 : Vue générale de la gare de Beni Saf— Réalisation de 2015 ANERSIF	161
Figure 144 : Vue générale de la gare de Bordj Menaïel — Réalisation de 2016 ANERSIF.....	162
Figure 145 : Vue générale de la gare d'Arzew — Réalisation de 2017 ANERSIF	162
Figure 146 : Vue générale de la gare de Saïda — Réalisation de 2016 ANERSIF.....	163
Figure 147 : Vue de la gare de l'aéroport international Houari Boumédiène à Alger — Réalisation de 2019 ANERSIF.....	163
Figure 148 : Vue générale de la gare d'Isser — Réalisation de 2015, ANERSIF	164
Figure 149 : Vue générale de la gare de Draa Ben Khedda — Réalisation de 2015 ANERSIF.....	164
Figure 150 : Vue générale de la gare de Lyon-Saint-Exupéry en France	165
Figure 151 : Vue générale de la gare de Liège-Guillemins en Belgique.....	165
Figure 152 : Vue générale de la gare de Lisbonne-Oriente au Portugal	165
Figure 153 : Vue générale de la gare de Reggio d'Émilie-Mediopadana, en Italie	166
Figure 154 : Vue générale de la gare de Marrakech, au Maroc	166
Figure 155 : Vue générale sur la gare du Vigan dans le Gard en France, Compagnie PLM	168
Figure 156 : Vue générale sur la gare d'Aix-en-Provence en France, Compagnie PLM.....	168
Figure 157 : Vue générale sur la gare de Bourg-en-Bresse en France, Compagnie PLM.....	169
Figure 158 : Similitudes conceptuelles entre la gare d'Oran et la gare de Limoges.....	170

Figure 159 : Texte d'une chanson publiée en 1929 pour l'inauguration de la gare de Limoges	171
Figure 160 : Extrait de L'Afrique du Nord illustrée parue lors de l'inauguration de la gare de Sidi-Bel-Abbès	172
Figure 161 : L'horloge au-dessus de la toiture au cœur du fronton au centre de la gare d'Alger	175
Figure 162 : La tour d'horloge de la gare d'Oran sous forme de minaret	175
Figure 163 : L'hôtel de ville de Skikda	176
Figure 164 : Le minaret de la grande mosquée de Paris	176
Figure 165 : Le musée d'art moderne d'Alger	176
Figure 166 : La tour d'horloge de la gare d'Annaba	176
Figure 167 : Le minaret de la mosquée Koutoubia au Maroc	176
Figure 168 : Le minaret de la mosquée de Sidi Boumediene en Algérie	176
Figure 169 : Le campanile de l'église Saint-Joseph au Havre en France	176
Figure 170 : Le campanile de l'église Notre-Dame de la Consolation au Raincy en France	176
Figure 171 : La tour d'horloge de la gare de Skikda pendant la période coloniale	177
Figure 172 : La tour d'horloge de Skikda, telle qu'elle est depuis la guerre d'indépendance	177
Figure 173 : La gare d'Anvers en Belgique	177
Figure 174 : La coupole de la gare d'Anvers vue de l'intérieur	177
Figure 175 : La gare de Limoges-Bénédictins en France	177
Figure 176 : Vue intérieure de la coupole de la gare d'Oran	178
Figure 177 : Vue extérieure de la coupole de la gare d'Oran	178
Figure 178 : Vue intérieure de la coupole de la gare de Skikda	178
Figure 179 : Vue extérieure de la coupole de la gare de Skikda	178
Figure 180 : Ancienne carte postale montrant la toiture en pente de la gare d'Alger	179
Figure 181 : En rouge, la toiture-terrasse de la gare d'Oran	180
Figure 182 : En rouge, la toiture-terrasse de la gare d'Annaba	180
Figure 183 : En rouge, la toiture-terrasse de la gare de Skikda	180
Figure 184 : La halle de la gare d'Alger	181
Figure 185 : Première vue sur la halle de la gare d'Oran	182
Figure 186 : Seconde vue sur la halle de la gare d'Oran	182
Figure 187 : Vue sous la halle de la gare d'Annaba	182
Figure 188 : La gare d'Alger avec son auvent	183
Figure 189 : L'auvent en bois de la gare d'Oran Figure 190 : L'auvent en bois de la gare d'Oran	183
Figure 191 : L'auvent en béton et en verre du côté ville de la gare de Skikda	183
Figure 192 : L'auvent en béton et en verre du côté des voies de la gare de Skikda	184
Figure 193 : L'auvent en béton et en verre au-dessus de l'entrée de la gare d'Annaba	184
Figure 194 : Une des portes de la gare d'Alger	185
Figure 195 : Les portes entrées de la gare d'Oran l'entrée principale de la gare d'Oran	185
Figure 196 : La porte d'entrée de la gare de Skikda Figure 197 : La porte d'entrée de la gare d'Annaba	186
Figure 198 : Aperçu sur les ouvertures de la gare d'Alger	187
Figure 199 : Aperçu sur les ouvertures de la gare d'Oran	187
Figure 200 : Aperçu sur les ouvertures de la gare d'Annaba	187
Figure 201 : Aperçu sur les ouvertures de la gare de Skikda	187
Figure 202 : Un des deux balcons de la gare d'Annaba	188
Figure 203 : Les loggias au niveau du buffet de la gare d'Oran	188
Figure 204 : Les balcons des logements de la gare de Skikda	188
Figure 205 : Plan du rez-de-chaussée à gauche et plan de l'étage à droite de la gare d'Alger	190
Figure 206 : Disposition des volumes de la gare d'Alger	191
Figure 207 : Fonctionnalité des volumes de la gare d'Alger	191
Figure 208 : Volumétrie détaillée de la gare d'Alger	191
Figure 209 : Plan du rez-de-chaussée de la gare d'Oran	192
Figure 210 : Plan de l'étage de la gare d'Oran	193
Figure 211 : Disposition des volumes de la gare d'Oran	193
Figure 212 : Fonctionnalité des volumes de la gare d'Oran	194
Figure 213 : Volumétrie détaillée de la gare d'Oran, côté restaurants et cafétéria	194
Figure 214 : Volumétrie détaillée de la gare d'Oran, côté entrée principale	195
Figure 215 : Plan du rez-de-chaussée de la gare d'Annaba	196
Figure 216 : Plan du premier étage de la gare d'Annaba	196

<i>Figure 217 : Plan du deuxième étage de la gare d'Annaba.....</i>	<i>197</i>
<i>Figure 218 : Disposition des volumes de la gare d'Annaba</i>	<i>197</i>
<i>Figure 219 : Fonctionnalité des volumes de la gare d'Annaba</i>	<i>198</i>
<i>Figure 220 : Volumétrie détaillée de la gare d'Annaba, vue sur le traitement d'angle du côté opposé à la tour d'horloge.....</i>	<i>198</i>
<i>Figure 221 : Volumétrie détaillée de la gare d'Annaba, vue sur la tour d'horloge et le traitement d'angle</i>	<i>199</i>
<i>Figure 222 : Plan du rez-de -chaussée de la gare de Skikda</i>	<i>200</i>
<i>Figure 223 : Plan du premier étage de la gare de Skikda</i>	<i>200</i>
<i>Figure 224 : Plan du deuxième étage de Skikda</i>	<i>200</i>
<i>Figure 225: Disposition des volumes de la gare de Skikda</i>	<i>201</i>
<i>Figure 226 : Disposition des volumes et le programme pour la gare de Skikda</i>	<i>201</i>
<i>Figure 227 : Volumétrie détaillée de la gare d'Alger</i>	<i>201</i>
<i>Figure 228 : Façade principale de la gare d'Alger</i>	<i>202</i>
<i>Figure 229 : Façade principale de la gare d'Oran</i>	<i>203</i>
<i>Figure 230 : Façade principale de la gare d'Annaba</i>	<i>204</i>
<i>Figure 231: Façade principale de la gare de Skikda.....</i>	<i>205</i>
<i>Figure 232 : Salle des pas perdus de la gare d'Alger, avec l'espace billetterie</i>	<i>209</i>
<i>Figure 233 : Détail sur la boiserie actuelle des fenêtres de la gare d'Alger</i>	<i>209</i>
<i>Figure 234 : Vue sur la salle d'attente de la gare d'Alger et sur les kiosques au fond de la salle</i>	<i>210</i>
<i>Figure 235 : Vue sur l'ancienne salle des bagages de la gare d'Alger transformée en salle d'attente.....</i>	<i>210</i>
<i>Figure 236 : Vue sur l'entrée de l'ancienne salle des bagages de la gare d'Alger</i>	<i>210</i>
<i>Figure 237 : Vue de l'intérieur de la gare d'Alger montrant l'utilisation du marbre pour le sol et les murs</i>	<i>211</i>
<i>Figure 238 : Un tableau sur carreaux de faïence décorant les murs de la gare d'Alger</i>	<i>211</i>
<i>Figure 239 : Détails décoratifs d'un arc à muqarnas et de la coupole centrale de la gare d'Oran.....</i>	<i>212</i>
<i>Figure 240 : Vue de la salle des pas perdus et l'espace billetterie de la gare d'Oran</i>	<i>213</i>
<i>Figure 241 : Vue de dessous de la coupole centrale de la gare d'Oran.</i>	<i>213</i>
<i>Figure 242 : Photos des arcs à muqarnas de la gare d'Oran.....</i>	<i>214</i>
<i>Figure 243 : Détails de décoration de l'espace central de la gare d'Oran : écriture arabe, motifs en arabesque et motif judaïque</i>	<i>214</i>
<i>Figure 244 : Motifs en arabesque en plâtre décorant l'intérieur de la gare d'Oran.....</i>	<i>215</i>
<i>Figure 245 : décoration intérieure de la coupole de la gare d'Oran</i>	<i>215</i>
<i>Figure 246 : Mobilier intérieur de la salle des pas perdus de la gare d'Oran, vers 1930</i>	<i>216</i>
<i>Figure 247: Présence des blasons sur la décoration des arcs à muqarnas de la gare d'Oran</i>	<i>216</i>
<i>Figure 248 : décoration des ordres corinthien extérieurs</i>	<i>217</i>
<i>Figure 249 : Le plafond de la salle d'attente de la gare d'Oran</i>	<i>217</i>
<i>Figure 250 : Une porte-fenêtre latérale dans une salle d'attente de la gare d'Oran.</i>	<i>217</i>
<i>Figure 251 : La salle des pas perdus de la gare d'Annaba avec vue sur l'œuvre de Marie Viton</i>	<i>218</i>
<i>Figure 252 : Peinture de 1989 de l'artiste local Mennoubi située au fond à droite de la salle des pas perdus de la gare d'Annaba</i>	<i>219</i>
<i>Figure 253 : Peinture de 1939 de l'artiste locale Marie Viton située au fond à gauche de la salle des pas perdus de la gare d'Annaba.....</i>	<i>220</i>
<i>Figure 254 : Deux gravures de la gare d'Annaba, signées par l'artiste Mennoubi en 1998 et 1999. À gauche : des agents d'entretien des voies ; à droite : la vie sur le quai</i>	<i>220</i>
<i>Figure 255 : La salle des pas perdus de la gare d'Annaba, vue sur l'œuvre de Mennoubi.....</i>	<i>221</i>
<i>Figure 256 : Revêtement du sol de la gare d'Annaba.....</i>	<i>221</i>
<i>Figure 257 : Sculptures accrochées à l'arc en plein cintre</i>	<i>222</i>
<i>Figure 258 : Vue sur les guichets et les sièges à l'intérieur de la gare d'Annaba</i>	<i>222</i>
<i>Figure 259 : Trois des sept gravures de l'artiste Mennoubi : la première représente la ville de Bône vers 1888, la deuxième un fort de la ville, et la troisième la mosquée de Sidi-Brahim</i>	<i>223</i>
<i>Figure 260 : Trois des sept gravures de l'artiste Mennoubi, la première représente des habitants de la ville d'Annaba, la deuxième la façade maritime de la ville vers 1844, la troisième une mosquée d'Annaba en 1833.....</i>	<i>224</i>
<i>Figure 261 : Septième gravure de l'artiste Mennoubi ; elle représente la basilique Saint-Augustin d'Annaba et un masque de gorgone</i>	<i>225</i>
<i>Figure 262 : Vue de l'intérieur de la salle des pas perdus de la gare de Skikda.....</i>	<i>225</i>
<i>Figure 263 : Vue sur les guichets et le monte-charges de la salle des pas perdus de la gare de skikda</i>	<i>226</i>
<i>Figure 264 : Vue sur les escaliers, les mosaïques des contremarches et sur les portes d'entrée de la gare de Skikda.....</i>	<i>227</i>

Figure 265 : Vue sur le travail de ferronnerie sur la main courante de l'escalier central de la gare de Skikda	227
Figure 266 : Vue sur le travail du fer, des mosaïques et du verre dans la gare de Skikda	228
Figure 267 : Travail artisanal du zellige par les les artisan de Ouled Chemlal pour la décoration murale de la gare de Skikda	228
Figure 268 : Six fresques murales faites de zellige par les Ouled Chemlal pour la décoration murale de la gare de Skikda vers 1935	229
Figure 269 : Signature d'une fresque de la gare de Skikda	229
Figure 270 : décoration des escaliers de la gare de Skikda avec des motifs floraux et des dessins géométriques, poteaux recouverts de mosaïque, marches en marbre	230
Figure 271 : décoration extérieure de la gare de Skikda — Habillage de places d'attente avec des carreaux artisanaux	230
Figure 272 : Vue de détail sur la décoration intérieure de la salle des pas perdus de la gare de Skikda	231
Figure 273 : Plaque commémorative de l'inauguration de la gare de Philippeville (actuellement Skikda) en date du 28 mars 1937 ; les noms sont gravés directement sur le voile de béton	231
Figure 274 : Balance pour les bagages dans l'espace bagagerie ; datant de 1937, elle est toujours fonctionnelle.	231
Figure 275 : Schématisation d'une pierre de taille	232
Figure 276 : Schématisation de l'agencement de pierres de taille utilisées dans un mur porteur	233
Figure 277 : Visualisation, en rouge, de l'agencement des pierres de taille sur la façade de la gare d'Alger	233
Figure 278 : Schématisation en rouge des charges sur un arc à muqarnas de la gare d'Oran	234
Figure 279 : Répartition en rouge des charges depuis la coupole de la gare d'Oran	234
Figure 280 : En rouge, les poteaux maintenant la toiture dans la salle d'attente de la gare d'Oran	235
Figure 281 : Vue sous la halle de la gare d'Oran	235
Figure 282 : Photo d'intérieur montrant le chantier de la réalisation de la gare d'Annaba	236
Figure 283 : Photo d'extérieur montrant le chantier de la réalisation de la gare d'Annaba	237
Figure 284 : Répartition des charges depuis la coupole de l'espace central de la gare de Skikda	238
Figure 285 : Les services de la gare d'Alger lors de sa réalisation	245
Figure 286 : Les services actuels de la gare d'Alger	245
Figure 287 : Les services de la gare d'Oran lors de son inauguration	247
Figure 288: Les services actuels de la gare d'Oran	247
Figure 289 : Les services de la gare d'Annaba lors de son inauguration	248
Figure 290 : Les services actuels de la gare d'Annaba	248
Figure 291 : Les services de la gare de Skikda lors de son inauguration	249
Figure 292 : Les services actuels de la gare de Skikda	250
Figure 293 : Photo de 2017 de la gare d'Alger	251
Figure 294 : Carte postale de la gare d'Alger datant de 1945	251
Figure 295 : Diagnostic de vétusté sur la façade nord de la gare d'Alger, 2019	252
Figure 296 : Diagnostic de vétusté sur les façades principales de la gare d'Oran, 2019	253
Figure 297 : La coupole de la tour d'horloge de la gare d'Oran, 2019	253
Figure 298 : État de quelques éléments d'architecture sur la façade principale de la gare d'Oran, 2019	254
Figure 299 : État des vitres sur une des façades du buffet de la gare d'Oran, 2019	255
Figure 300 : État de quelques éléments d'architecture de la gare d'Oran, 2019	255
Figure 301 : État de quelques cloisons au niveau de la salle des pas perdus et de la salle d'attente de la gare d'Oran, 2019	256
Figure 302 : État de l'intérieur du bâtiment du buffet et du dortoir de la gare d'Oran, 2019	257
Figure 303 : État de l'arc en plein cintre de la gare d'Oran, 2019	258
Figure 304 : Photos avant et après peinture extérieure de la gare d'Annaba	259
Figure 305 : L'état de l'intérieur de la gare d'Annaba, 2019	259
Figure 306 : Humidité et fissures du côté des bureaux de la gare d'Annaba, 2019	260
Figure 307 : Carte postale de la gare de Skikda du temps de la présence de l'horloge	260
Figure 308 : Façade principale de la gare de Skikda avec l'emplacement de l'horloge disparue, 2019	261
Figure 309 : État de l'extérieur de la gare de Skikda, 2019	261
Figure 310 : L'état du plafond de la gare de Skikda, 2019	262
Figure 311 : Quelques travaux de réparation à l'intérieur de la gare de Skikda, 2019	263
Figure 312: Photo de la gare de Tolga, sans date	265
Figure 313: Photo de la gare de Tolga peu avant sa démolition	265

<i>Figure 314 : Processus de patrimonialisation, schéma empreinte de François, H., Hirczak, M. & Senil, N. (2006). Territoire et patrimoine</i>	272
<i>Figure 315 : Processus de patrimonialisation, selon Emmanuel Amougou et al.</i>	273
<i>Figure 316 : Le secteur sauvegardé de la ville de Versailles et la gare Versailles-Chantiers</i>	276
<i>Figure 317 : Le secteur sauvegardé de la ville de Rennes</i>	277
<i>Figure 318 : Le secteur sauvegardé de la ville de Bordeaux et la gare Saint-Jean</i>	277
<i>Figure 319 : Procédures d'inscription, de classement et pour les secteurs sauvegardés</i>	283
<i>Figure 320 : Les participants à l'enquête par lieu de résidence</i>	306
<i>Figure 321 : Graphique en barres présentant les réponses à la question en français sur les acteurs du patrimoine</i>	313
<i>Figure 322 : Graphique en barres présentant les réponses à la question en arabe sur les acteurs du patrimoine</i>	313
<i>Figure 323 : Graphique en secteurs présentant les pourcentages des réponses en français de la mesure de l'engagement citoyen</i>	314
<i>Figure 324 : Graphique en secteurs présentant les pourcentages des réponses en arabe de la mesure de l'engagement citoyen</i>	314
<i>Figure 325 : Graphique en secteurs présentant les pourcentages des réponses en français autour du besoin de préservation des gares</i>	315
<i>Figure 326 : Graphique en secteurs présentant les pourcentages des réponses en arabe autour du besoin de préservation des gares</i>	316
<i>Figure 327 : La gare d'El-Oued, dont une partie a été sauvée par une association locale</i>	318
<i>Figure 328 : Le réseau de la rocade ferroviaire nord</i>	321
<i>Figure 329 : Le réseau de la rocade ferroviaire des Hauts Plateaux</i>	321
<i>Figure 330 : L'extension de la ligne minière de l'Est</i>	322
<i>Figure 331 : La ligne de l'Ouest étendue, nommée « la pénétrante Ouest »</i>	323
<i>Figure 332 : La ligne pétrolière de l'Est étendue, nommée « la pénétrante Est »</i>	324
<i>Figure 333 : La ligne du Centre étendue, nommée « la pénétrante Centre »</i>	325
<i>Figure 334 : La boucle touristique du Sud-Est</i>	326
<i>Figure 335 : La boucle touristique du Sud-Ouest</i>	326
<i>Figure 336 : L'ampleur des travaux confiés à l'ANESRIF</i>	327
<i>Figure 337 : Photos de démolition de la gare de la ville d'El Harrach, ex Maison-Carrée</i>	328
<i>Figure 338 : Carte de l'Algérie avec, en rouge, le réseau à étudier</i>	329
<i>Figure 339: Le réseau algérien et tronçon d'étude</i>	329
<i>Figure 340 : Gares coloniales actuelles et disparues de Chlef à Oran sur l'ancien réseau PLM</i>	330
<i>Figures 341 : Évolution de la gare de Chlef</i>	331
<i>Figures 342 : Évolution de la gare d'Oran</i>	331
<i>Figure 343 : La gare d'Oued Rhiau</i>	332
<i>Figure 344 : La gare d'Oued El Djemaa</i>	332
<i>Figure 345 : La gare de Yellel</i>	333
<i>Figure 346 : La gare de Sig</i>	333
<i>Figure 347 : La gare coloniale de Jdiouia</i>	334
<i>Figure 348: La gare coloniale de Relizane</i>	334
<i>Figure 349 : La gare coloniale d'Oued Tlélat</i>	335
<i>Figure 350 : La gare d'Es-Sénia</i>	335
<i>Figure 351 : De gauche à droite, les gares d'Oued Sly, de Boukadir et d'El Mohammadia</i>	336
<i>Figure 352: L'état des gares coloniales actuellement</i>	337
<i>Figure 353 : La gare actuelle d'Es-Sénia</i>	338
<i>Figure 354 : La gare actuelle d'Oued Tlélat</i>	338
<i>Figure 355 : La gare actuelle d'El Mohammadia</i>	339
<i>Figure 356 : La gare d'Annaba avant la rénovation de 2018</i>	342
<i>Figure 357 : La gare d'Annaba après la rénovation de 2018</i>	342
<i>Figure 358 : L'emplacement de la nouvelle gare d'Alger pour les grandes lignes par rapport à la gare d'Agha 2018</i>	343
<i>Figure 359 : La nouvelle gare pour grandes lignes d'Alger-Agha, côté voies, 2018</i>	344
<i>Figure 360 : L'entrée principale de la nouvelle gare pour grandes lignes d'Alger-Agha, 2018</i>	344
<i>Figure 361 : L'emplacement de la nouvelle gare d'Oran pour grandes lignes par rapport à la gare ancestrale</i>	345

<i>Figure 362 : La nouvelle gare pour grandes lignes d'Oran, côté voies, 2020</i>	<i>345</i>
<i>Figure 363 : L'emplacement de la nouvelle gare pour grandes lignes d'Oran par rapport à la gare d'Oran et au buffet</i>	<i>346</i>
<i>Figure 364 : la carte du projet de modernisation</i>	<i>349</i>



**Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
École nationale supérieure d'architecture Paris La Vilette**

UMR 3329 AUSSER - Laboratoire AHTTEP

École doctorale de géographie de Paris.

Discipline : Géographie - Spécialité : Architecture, Ville et Environnement

L'ARCHITECTURE DES GARES FERROVIAIRES EN ALGÉRIE

Enjeux et fragilités d'un patrimoine colonial.

Annexe I

Constitution d'un dossier de classement de la gare d'Oran-centre

Thèse présentée par

Nour Eddine BENAÏSSA CHÉRIF

Soutenue le 17 /05 /2023

En vue de l'obtention du grade de Docteur de l'université Paris 1 Panthéon –
Sorbonne

Sous la direction de

Karen BOWIE

La première initiative encourageante en matière de protection du patrimoine ferroviaire en Algérie a eu lieu lors d'une réunion tenue le 18 mars 2015. Elle a abouti à la publication, au Journal Officiel, de la première tentative de classement d'une gare, arrêtée par le ministre de la Culture Azzedine Mihoubi le 21 Safar 1437 (correspondant au 3 décembre 2015), portant sur l'ouverture d'une instance de classement pour "la gare ferroviaire de Skikda", suite à la réunion de la Commission Nationale des Biens Culturels. À ce jour, la gare de Skikda est la seule gare algérienne classée. Il est regrettable que cette initiative n'ait pas été suivie de dépôts de dossiers de classement pour d'autres gares, étant donné l'immense richesse du patrimoine ferroviaire algérien révélée par notre recherche.

Il est donc de notre responsabilité, en tant que connaisseur du monde patrimoine ferroviaire algérien, de prendre des initiatives pour protéger les biens ferroviaires algériens — une richesse qui risque fortement de disparaître —, et ainsi sauver une partie de la mémoire collective algérienne. Il faut pour cela apprendre à recueillir les données indispensables, qu'elles soient scientifiques ou autres, puis entreprendre les démarches nécessaires à la protection du patrimoine. Dans ce contexte, nous allons analyser ce que doit comporter un dossier de classement en Algérie et commenter un dossier déjà validé par la Commission nationale des biens culturels¹. Ceci nous fournira les bases pour entreprendre les démarches nécessaires pour classer la gare d'Oran sur la liste des biens culturels algériens.

La présentation du dossier de classement des biens culturels

Un dossier de classement d'un bien culturel est un document établi par une institution étatique, une association ou un individu, qui comprend une description détaillée d'un bien à valeur patrimoniale « matériel ou immatériel » ; il a pour but de protéger et de conserver l'état du bien, au nom de la loi.

Le dossier de demande de classement au titre des monuments historiques doit présenter treize points pour être recevable² :

1. La nature du monument (mosquée, église, gare, usine...), avec une description succincte ;
2. Le nom du monument (par exemple, la grande poste d'Alger) ;
3. La localisation par rapport à un point de repère (chef-lieu de la wilaya par exemple) ;

¹ *Liste générale des biens culturels protégés* [en ligne]. [Consulté le 29 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.m-culture.gov.dz/index.php/fr/liste-des-biens-culturels>.

² *Loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel*. 1998, p. 98.

4. La situation géographique du monument à l'échelle régionale et nationale avec un plan de situation du monument par rapport à la ville à l'échelle appropriée (1/25 000, 1/10 000, 1/5 000) ;
5. La nature juridique du monument, ainsi que l'identité des propriétaires ou des affectataires ;
6. Le descriptif du monument permettant une vision générale et homogène de celui-ci, accompagné d'un plan de masse (échelle appropriée de 1/200 ou 1/1 500) délimitant précisément le monument et sa zone de protection ;
7. L'aperçu historique sur la formation et les éventuelles transformations effectuées sur le monument, ainsi que les différents aménagements qui ont été effectués ;
8. L'intérêt du classement du monument qui passe par son importance patrimoniale et les valeurs (historiques, architecturales, techniques constructives...) pour lesquelles il pourrait faire l'objet d'un classement ;
9. La situation actuelle du monument, à savoir l'état de conservation des différentes structures du monument en mentionnant si un projet de restauration, de mise en valeur ou de réaménagement est en cours ;
10. L'étendue du classement et sa délimitation qui doivent être basées sur des éléments naturels ou physiques avec un document graphique à l'échelle appropriée (1/200 ou 1/500) ;
11. Les servitudes et les obligations relatives à l'utilisation future du bien avec les types d'aménagement à proscrire ou à recommander ;
12. Des illustrations photographiques permettant une vue globale du monument, ainsi que des vues partielles des parties essentielles ;
13. La bibliographie utilisée en référence, en annexant les extraits des ouvrages utilisés dans la rédaction du dossier.

Le dossier de classement de la gare de Skikda

Afin de pouvoir préparer un dossier de classement pour la Gare Centrale d'Oran, nous avons pris comme référence le dossier de la gare de Skikda tel que publié dans le Journal officiel.

L'arrêté ministériel, intitulé « arrêté du 21 Safar 1437 correspondant au 3 décembre 2015 portant ouverture d'instance de classement de la "gare ferroviaire de Skikda" », se compose de sept articles.

Le premier comporte la dénomination, à savoir « gare ferroviaire de Skikda ».

Le deuxième article comporte la plupart des points essentiels du dossier de classement : la nature du bien culturel avec son auteur et quelques acteurs qui ont participé de près ou de loin à la réalisation de ce bien, tel le président de la commune de Skikda au moment de l'inauguration, Paul Cuttoli ; la localisation ; la situation géographique ; la délimitation de la zone de protection qui s'étend ici jusqu'à 200 mètres autour des limites de la gare de Skikda ; l'étendue du classement sur une superficie totale de près de 3 500 mètres carrés ; la nature juridique qui mentionne que le bien appartient évidemment à l'État en identifiant en tant que propriétaire la Société nationale du transport par voie ferroviaire ; les sources documentaires et historiques pour lesquelles il est mentionné des plans et des photos annexés sans plus de détails ; les servitudes et obligations.

S'ensuivent cinq autres articles parlant de l'exécution du décret.

Il est à noter que dans l'item « Servitudes et obligations » de l'article 2, l'arrêté évoque bien les servitudes, mais néglige les obligations. Ni les obligations des propriétaires à, par exemple, engager les travaux de conservation et de préservation de la gare ni les obligations de l'État concernant notamment le financement des travaux de réhabilitation ne sont évoquées.

Arrêté du 21 Safar 1437 correspondant au 3 décembre 2015 portant ouverture d'instance de classement de la « gare ferroviaire de Skikda ».

Le ministre de la culture,

Vu la loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel, notamment son article 18 ;

Vu le décret présidentiel n° 15-125 du 25 Rajab 1436 correspondant au 14 mai 2015, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret exécutif n° 05-79 du 17 Moharram 1426 correspondant au 26 février 2005 fixant les attributions du ministre de la culture ;

Après avis de la commission nationale des biens culturels lors de sa réunion tenue le 18 mars 2015 ;

Arrête :

Article 1er. — Il est ouvert une instance de classement du bien culturel, dénommé : « la gare ferroviaire de Skikda ».

Art. 2. — Les éléments d'identification du bien culturel sont :

Nature du bien culturel : monument historique néo-mauresque, d'une architecture évoquant une mosquée, a été conçu par l'architecte "Charle Montaland" et inauguré en 1937 sous l'égide du président de la commune de Skikda "Paul Cutoffi", personnalité éminente qui a marqué sa présence dans l'histoire de l'urbanisme de la ville.

Ce monument a contribué dans le développement de la dynamique de la ville sur le plan économique, social et culturel.

Situation géographique du bien culturel : le monument historique est situé dans la commune de Skikda, daïra de Skikda, wilaya de Skikda. Il est reporté sur le plan annexé à l'original du présent arrêté et délimité comme suit :

- au Nord : voie ferrée n° 2 ;
- au Sud : boulevard Ibrahim Maïza ;
- à l'Est : atelier d'entretien ;
- à l'Ouest : dortoir.

Délimitation de la zone de protection : 200 m à partir des limites du bien culturel ;

Etendue du classement : le classement s'étend sur une superficie de 3500 m² et à la zone de protection ;

Nature juridique du bien culturel : bien public de l'Etat ;

Identité des propriétaires : société nationale du transport par voie ferroviaire ;

Sources documentaires et historiques : plans et photos annexés à l'original du présent arrêté ;

Servitudes et obligations :

— toute construction ou intervention sur le monument ou dans ses abords ou sa zone de protection est soumise à autorisation du ministre chargé de la culture.

— passage des réseaux d'alimentation en eau potable, d'assainissement des eaux, électricité et gaz pour servir un immeuble mitoyen.

Art. 3. — Le ministre chargé de la culture notifie par voie administrative l'arrêté d'ouverture d'instance de classement au wali de la wilaya de Skikda aux fins d'affichage au siège de l'assemblée populaire communale de Skikda durant deux (2) mois consécutifs qui commencent à courir dès réception de la notification transmise par le ministre chargé de la culture.

Art. 4. — Les propriétaires du bien culturel, objet du présent arrêté, ainsi que les propriétaires des biens situés dans sa zone de protection peuvent présenter leurs observations écrites sur un registre spécial tenu par le directeur de la culture de la wilaya de Skikda.

Art. 5. — Le directeur de la culture de la wilaya de Skikda est chargé d'exécuter le présent arrêté.

Art. 6. — Quiconque contrevient aux dispositions du présent arrêté est passible des sanctions prévues par la loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel.

Art. 7. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République algérienne démocratique et populaire.

Fait à Alger, le 21 Safar 1437 correspondant au 3 décembre 2015.

Azzedine MIHOUBI.

-----★-----

Arrêté du 21 Safar 1437 correspondant au 3 décembre 2015 portant classement du « siège de l'exécutif provisoire-Rocher noir ».

Le ministre de la culture,

Vu la loi n° 98-04 du 20 Safar 1419 correspondant au 15 juin 1998 relative à la protection du patrimoine culturel, notamment son article 19 ;

Vu le décret présidentiel n° 15-125 du 25 Rajab 1436 correspondant au 14 mai 2015, modifié, portant nomination des membres du Gouvernement ;

Le dossier de classement de la gare d'Oran-centre

Ci-après le dossier du classement de la gare d'Oran-centre, préparé durant mon voyage en 2022.

République algérienne démocratique et populaire

**Ministère de la Culture
Wilaya d'Alger
Direction de la Culture**

**DOSSIER DE DEMANDE DE
CLASSEMENT DE LA GARE
D'ORAN
– WILAYA D'ORAN–**

Juillet 2022

1. La nature du monument

Gare ferroviaire.

2. Le nom du monument

Gare Centrale d'Oran.

3. La localisation par rapport à un point de repère

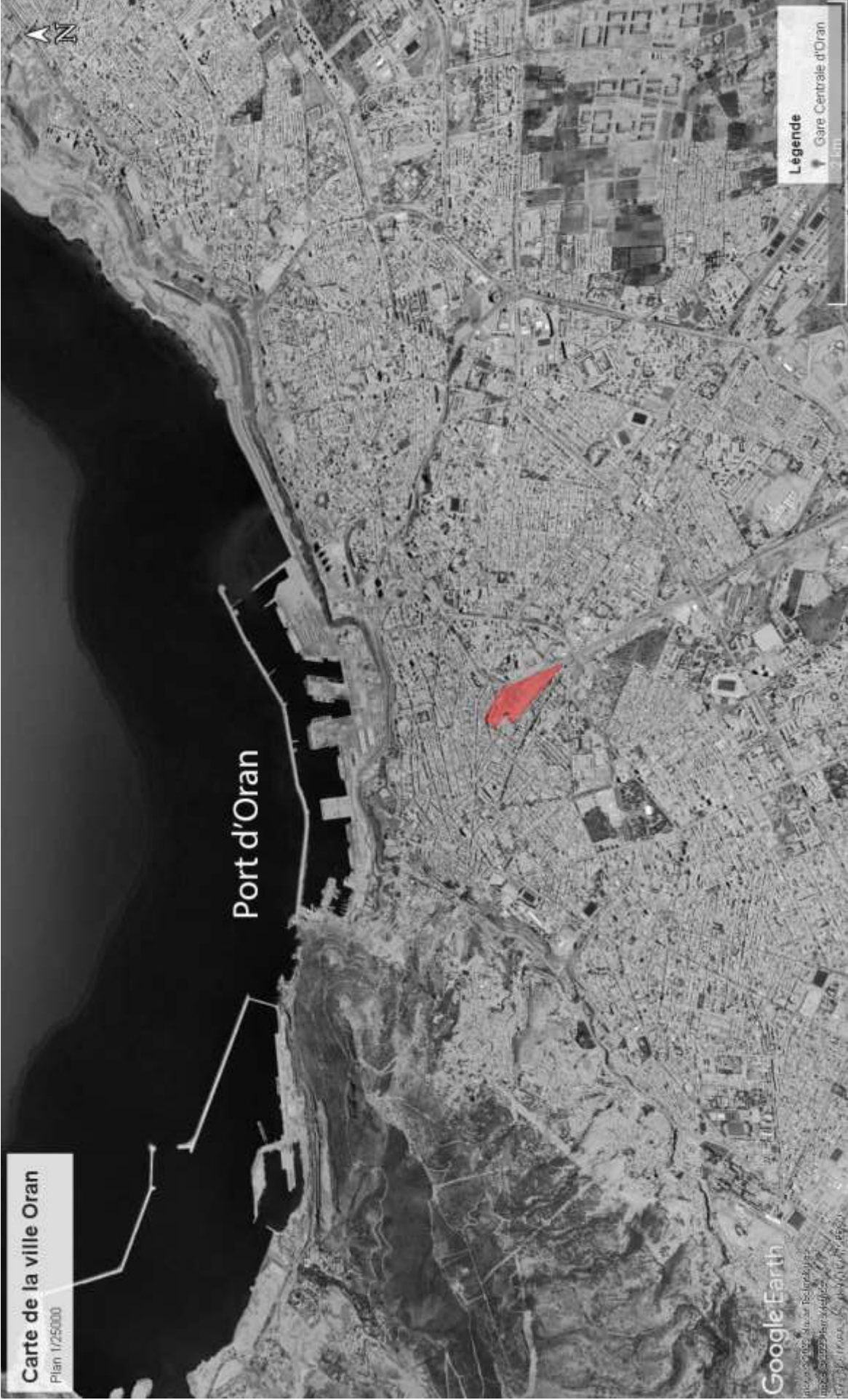
La gare d'Oran est une gare ferroviaire de la commune algérienne d'Oran, dans la wilaya d'Oran. Elle se situe dans le quartier de Sidi El Bachir (ex-Plateaux) à Oran. Elle est gérée par la SNTF (Société nationale des transports ferroviaires).

À l'échelle de la ville, la gare se positionne au cœur de la ville. À 700 mètres de la cathédrale Sacré-Cœur d'Oran. À 1 kilomètre de la mairie et de la place d'armes. À 2 kilomètres du centre des expositions. À 4 kilomètres du port de la ville. Et à 7 kilomètres du fort de Santa Creuse et du centre des conventions Mohammed Ben Ahmed. À 11 kilomètres du nouveau stade olympique d'Oran, Miloud Hadefi.

À l'échelle du quartier de Sidi El Bachir, la gare se trouve au nord du quartier limité à l'Est par l'avenue Saim Mohammed et l'hôpital militaire. Au Sud, les limites de la gare longe l'avenue cheikh Abdelkader et le cimetière chrétien. À l'Ouest, le boulevard Mellah Ali et une zone d'habitation marquent les limites de la gare. Au Nord, la gare arrive jusqu'à la rue Mankour Mahi Michel et la rue Kefreti Krazaizi.

4. La situation géographique du monument à l'échelle régionale et nationale avec un plan de situation du monument par rapport à la ville à l'échelle appropriée (1/25 000, 1/10 000, 1/5 000)

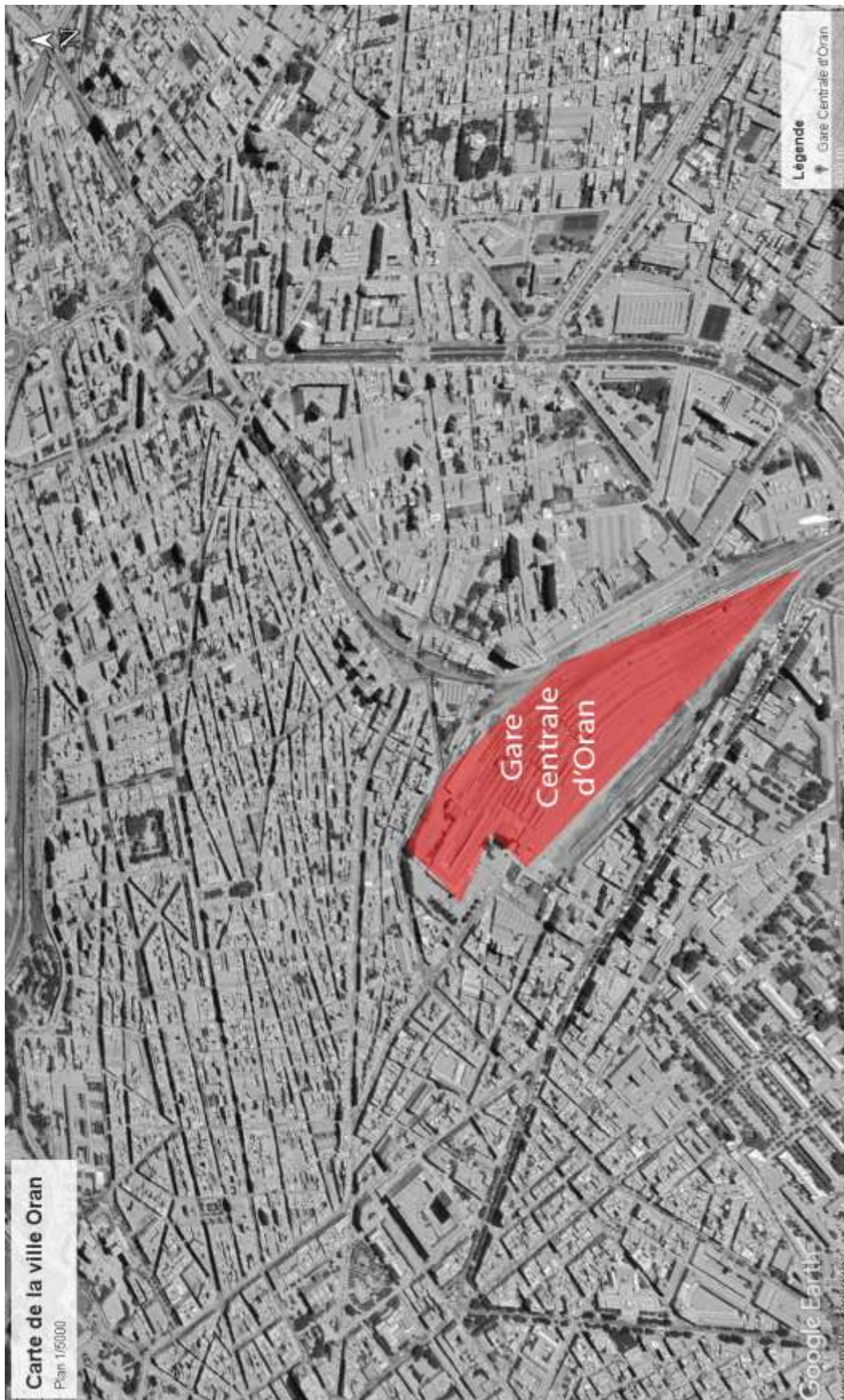
a. À l'échelle 1/25000



b. À l'échelle 1/10000



c. À l'échelle 1/5000



5. La nature juridique du monument, ainsi que l'identité des propriétaires ou des affectataires

Ce bien immobilier est la propriété de la SNTF, un Établissement public à caractère industriel et commercial (EPI)

6. Le descriptif du monument permettant une vision générale et homogène de celui-ci, accompagné d'un plan de masse (échelle appropriée de 1/200 ou 1/1 500) délimitant précisément le monument et sa zone de protection

La Gare Centrale d'Oran est une gare terminus donnant sur une place, ce qui permet une meilleure intégration dans le quartier. Le plan de la gare d'Oran a été conçu en forme de « L » et elle est composée de plusieurs parallélépipèdes et rectangles.

Les trois imposantes portes d'entrée donnent sur le parallélépipède du centre qui constitue un hall central majestueux, en double hauteur et sous une grande coupole, où se trouvent l'accueil et la billetterie. Sur les côtés de la billetterie, deux portes permettent de rejoindre les quais. Deux salles d'attente ont été aménagées sur l'aile droite, l'aile gauche étant réservée au dépôt et au retrait des bagages en consigne.

Sur le côté gauche, perpendiculairement à la façade principale et face à l'extrémité des voies, un volume de deux étages abrite, au niveau du rez-de-chaussée, les services de commerce et de restauration liés à la gare et, à l'étage, les bureaux pour les fonctions d'administration ainsi que quelques logements.

Le tour d'horloge en forme de minaret à l'angle du bâtiment amplifie la monumentalité de la gare. Il s'élève au cœur du quartier de la gare sur une hauteur de 65 mètres permettant de loger quatre horloges³.

³ La nouvelle gare d'Oran [en ligne]. Afrique du Nord Illustrée. Alger, 19008. Disponible à l'adresse : http://www.jeanyvesthorrignac.fr/wa_files/La_20nouvelle_20gare_20du_20Plm_20_C3_A0_20Oran.pdf.

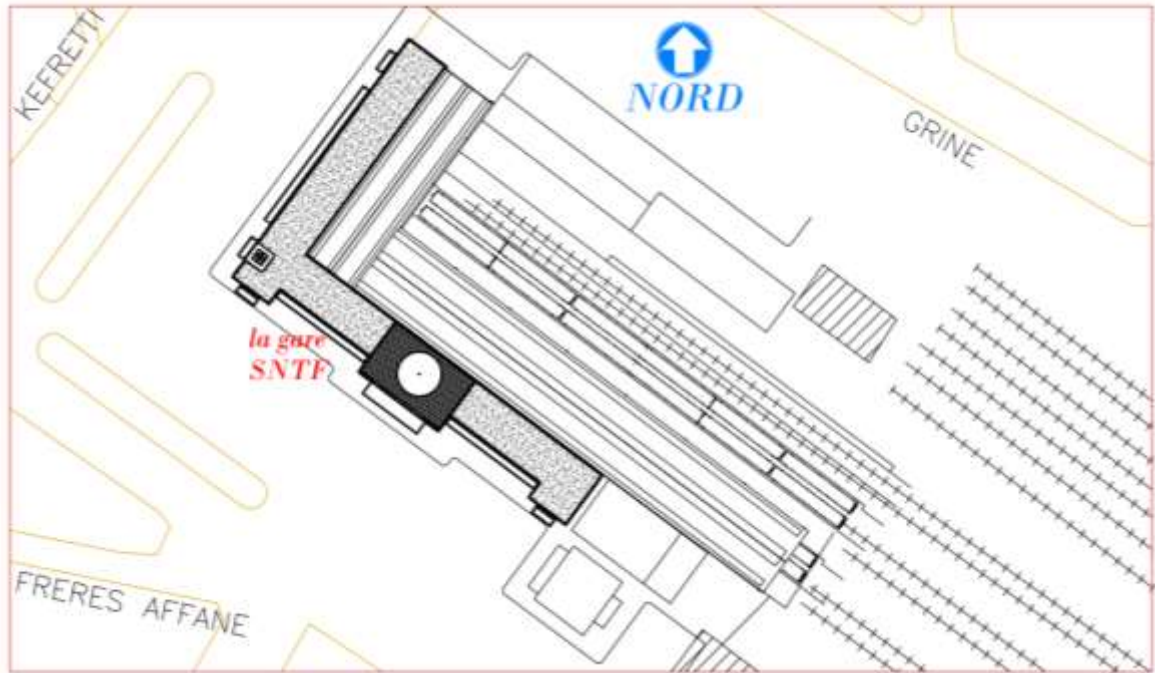


Figure 1 : Plan de masse de la gare d'Oran⁴

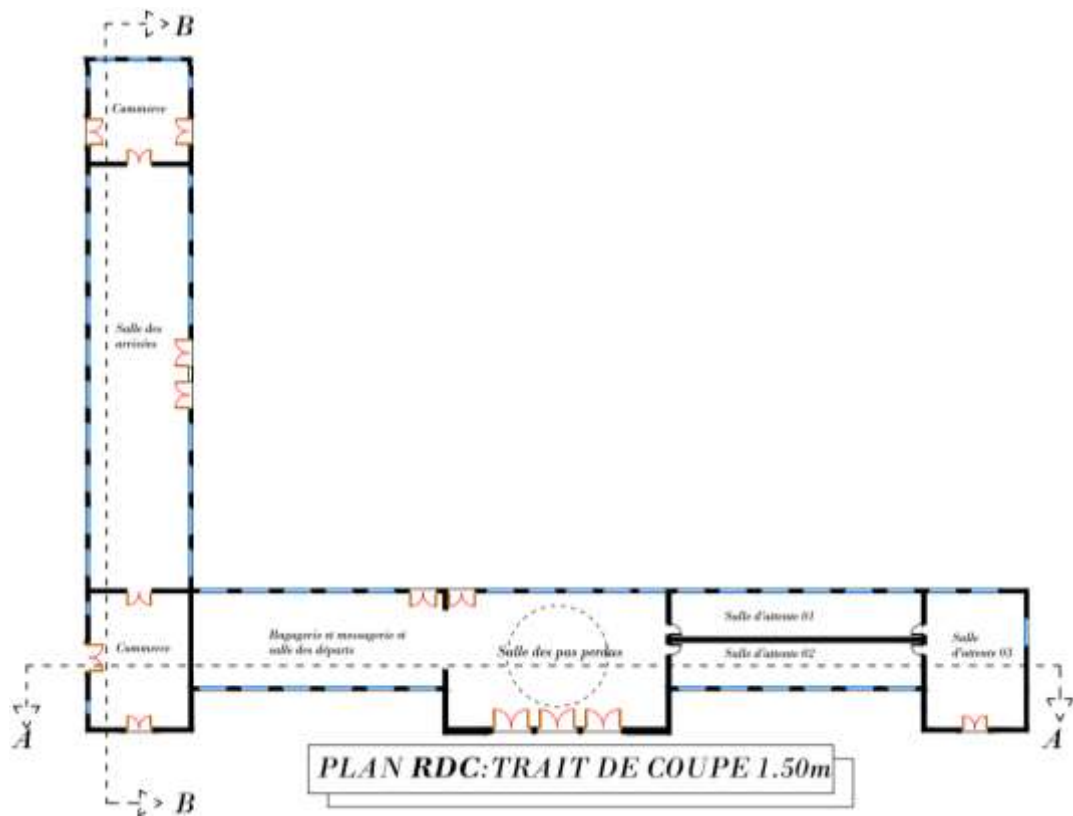


Figure 2 : Plan du rez-de-chaussée de la gare d'Oran⁵

⁴ Production personnelle via Auto CAD version 2019.

⁵ Production personnelle via Auto CAD version 2019.

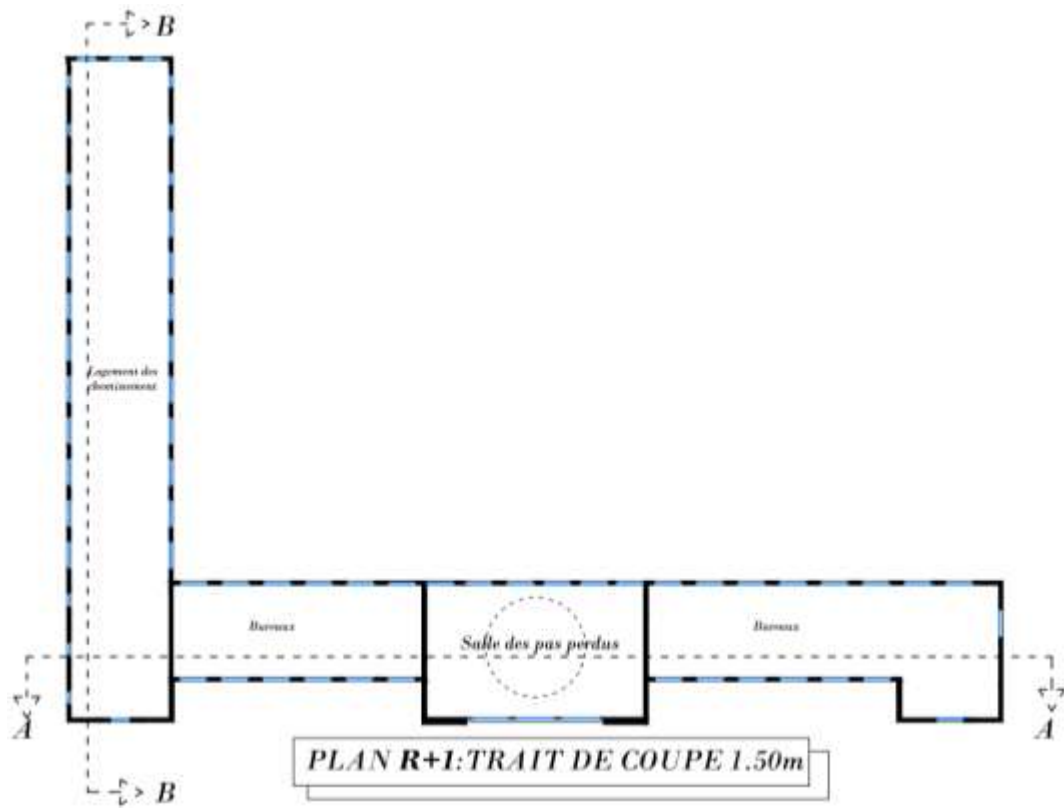


Figure 3 : Plan de l'étage de la gare d'Oran⁶

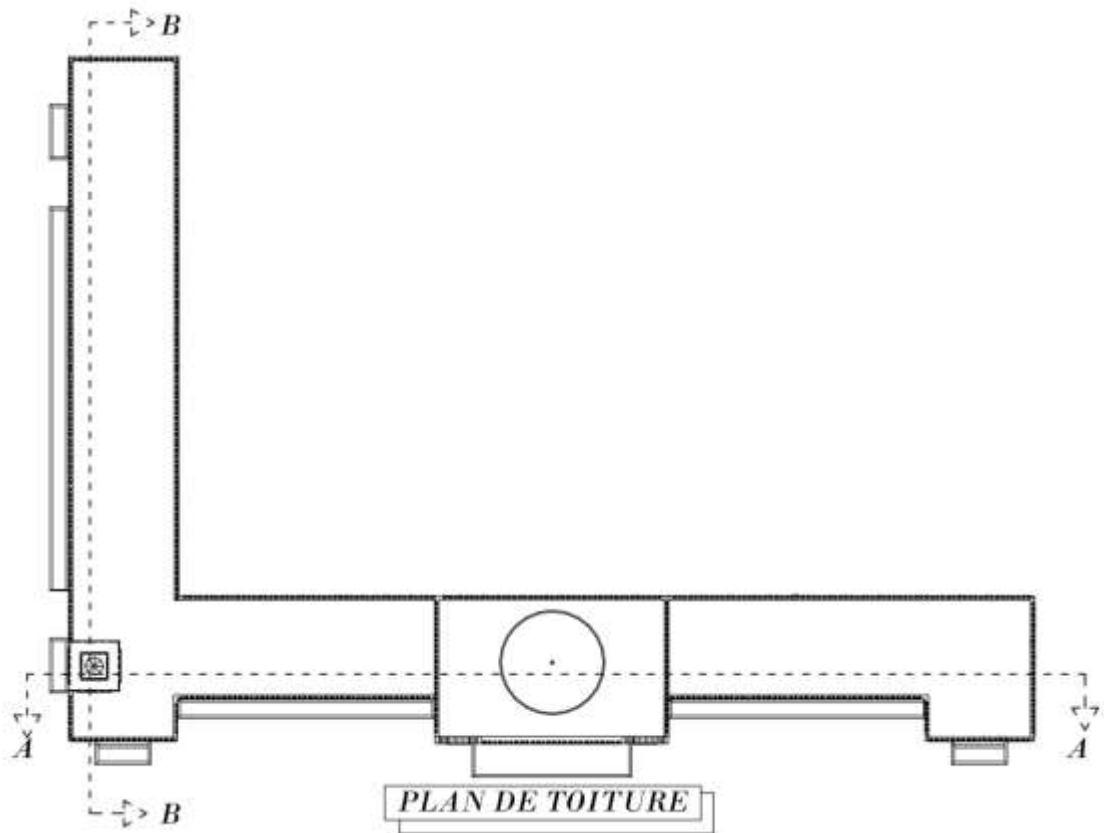


Figure 4 : Plan de la toiture de la gare d'Oran

⁶ Production personnelle via Auto CAD version 2019.

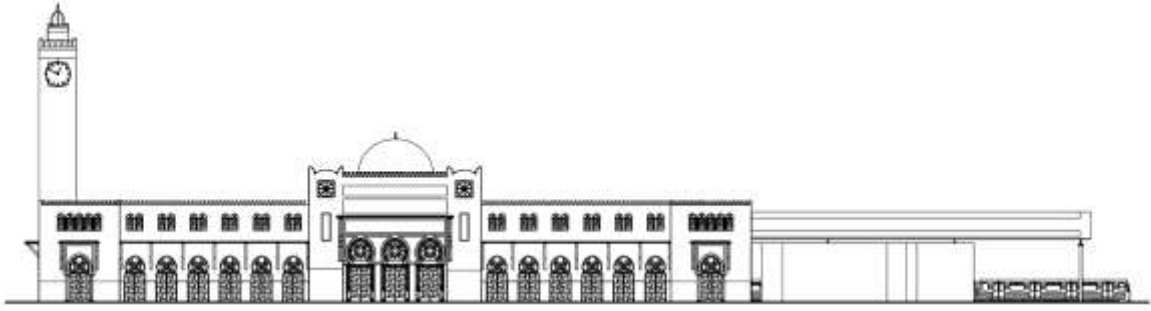


Figure 5 : Façade principale de la gare d'Oran

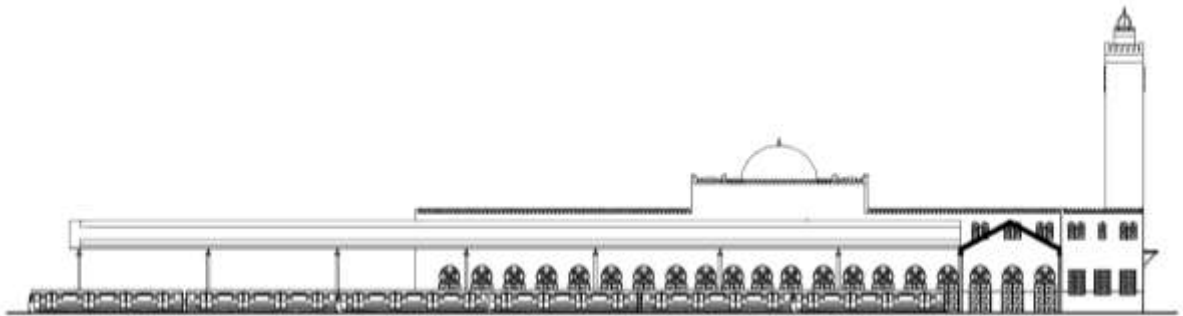


Figure 6 : Façade arrière de la gare d'Oran

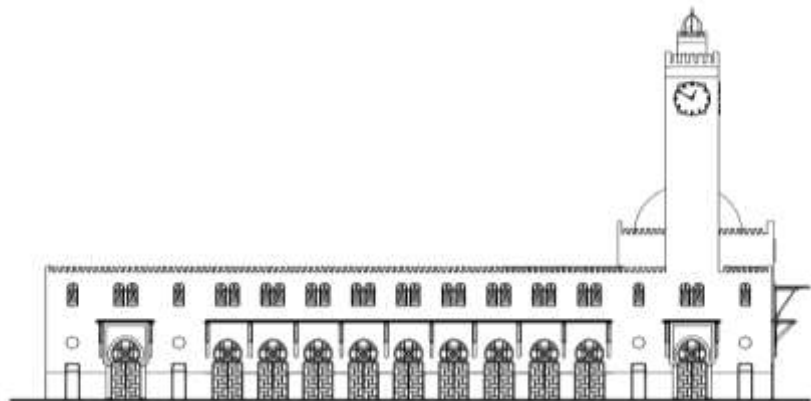


Figure 7 : Façade gauche de la gare d'Oran

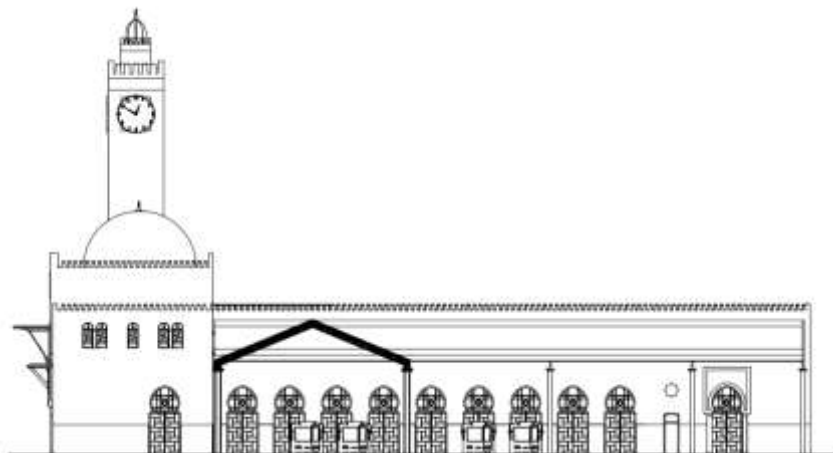


Figure 8 : Façade droite de la gare d'Oran

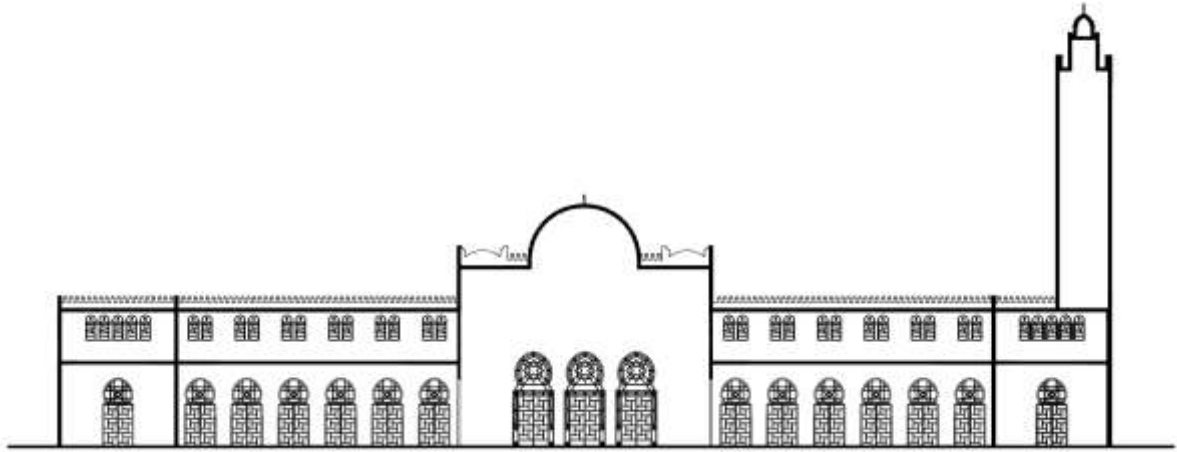


Figure 9 : Coupe A-A de la gare d'Oran

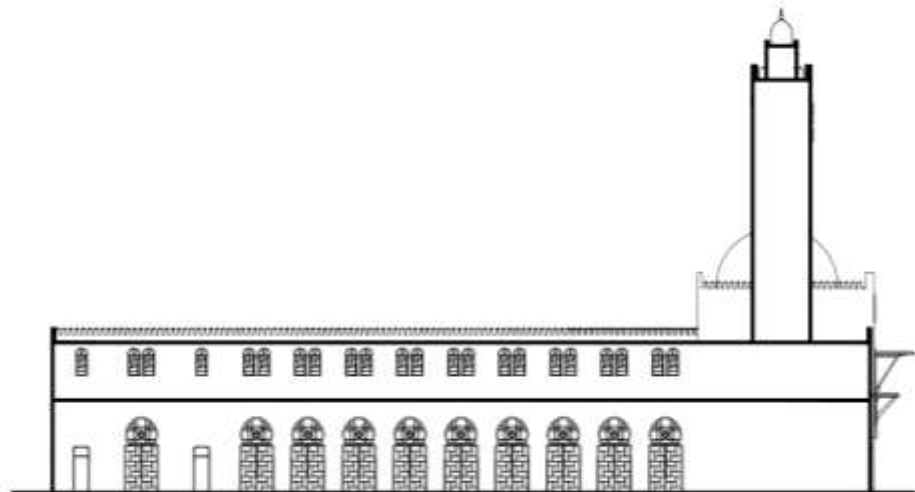


Figure 10 : Coupe B-B de la gare d'Oran

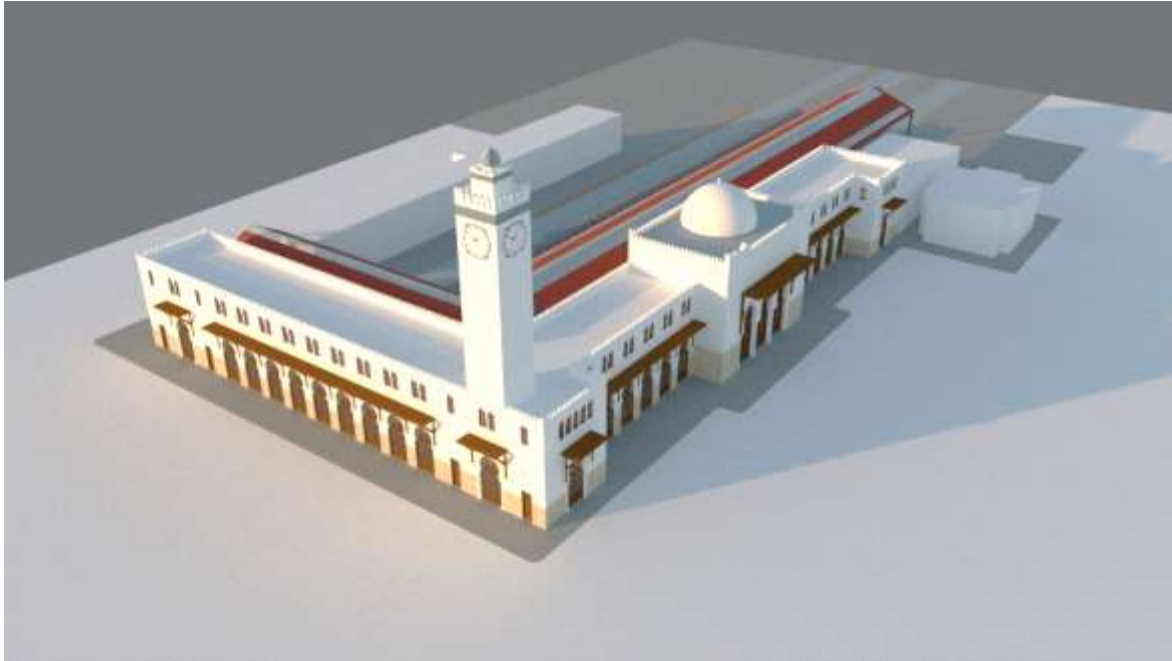


Figure 11 : Volumétrie détaillée de la gare d'Oran, côté restaurants et cafétéria⁷



Figure 12 : Volumétrie détaillée de la gare d'Oran, côté entrée principale⁸.

Conçue dans le style néo-mauresque, la gare d'Oran s'impose comme un repère dans le paysage urbain oranais. La symétrie et la rythmicité rigoureuse de sa façade principale sont rompues sur le côté gauche par un admirable minaret, symbole de l'architecture islamique ; ce

⁷ Production personnelle via SketchUp version 2017.

⁸ Ibid.

dernier supporte une horloge sur chacune de ses quatre faces. Deux bandes en faïence au-dessus des horloges le décorent.

Au centre de la façade, trois portes monumentales en arc outrepassé reposent sur des colonnes cylindriques ; elles sont cadrées par un important auvent en bois et surmontées par une coupole gigantesque. Le tout matérialise l'entrée principale de la gare. Le reste de la façade est marquée par des ouvertures répétitives formées de portes en bois en arc outrepassé au niveau du rez-de-chaussée, et de fenêtres du même type d'arc au niveau de l'étage. Des acrotères crénelés sur le contour de la toiture-terrasse couronnent la façade⁹.

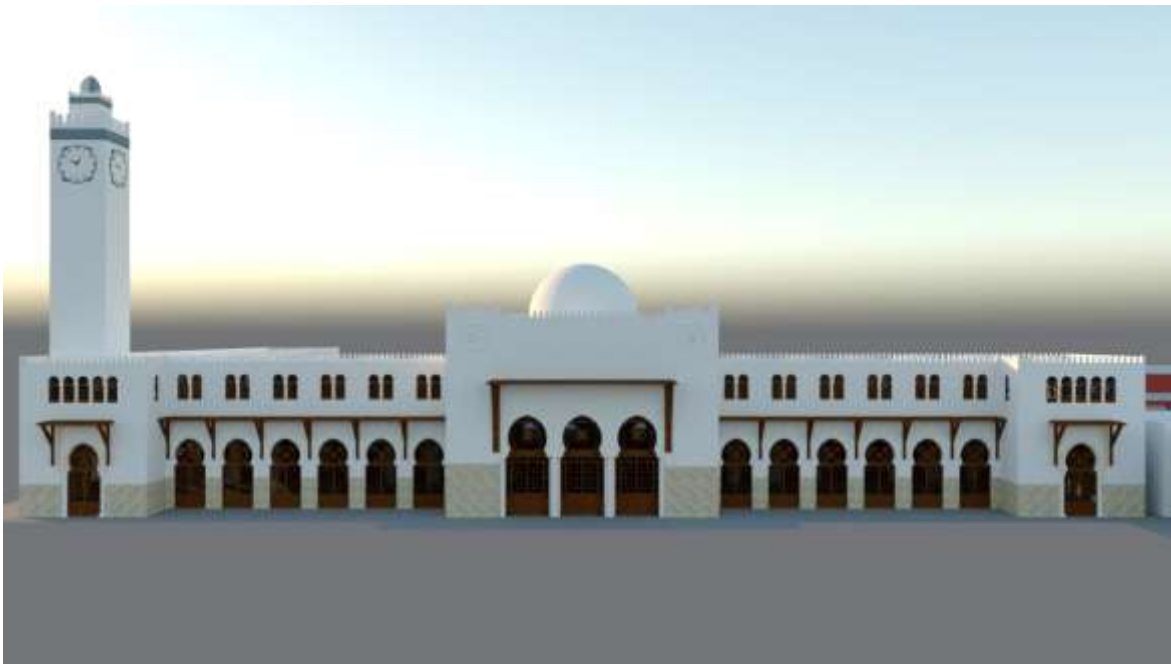


Figure 13 : Façade principale de la gare d'Oran¹⁰

⁹ CROUZET, Fabienne. L'orientalisme architectural en Tunisie : œuvre et carrière de Raphaël Guy (1869-1918). ABE Journal. Architecture beyond Europe [en ligne]. Laboratoire InVisu CNRS/INHA (UAR 3103), Octobre 2018, no 13, p. 31. [Consulté le 21 octobre 2021]. DOI 10.4000/abe.4593.

¹⁰ Production personnelle via SketchUp version 2017.



Figure 14 : Carte postale montrant la gare actuelle d'Oran et la place de la gare¹¹

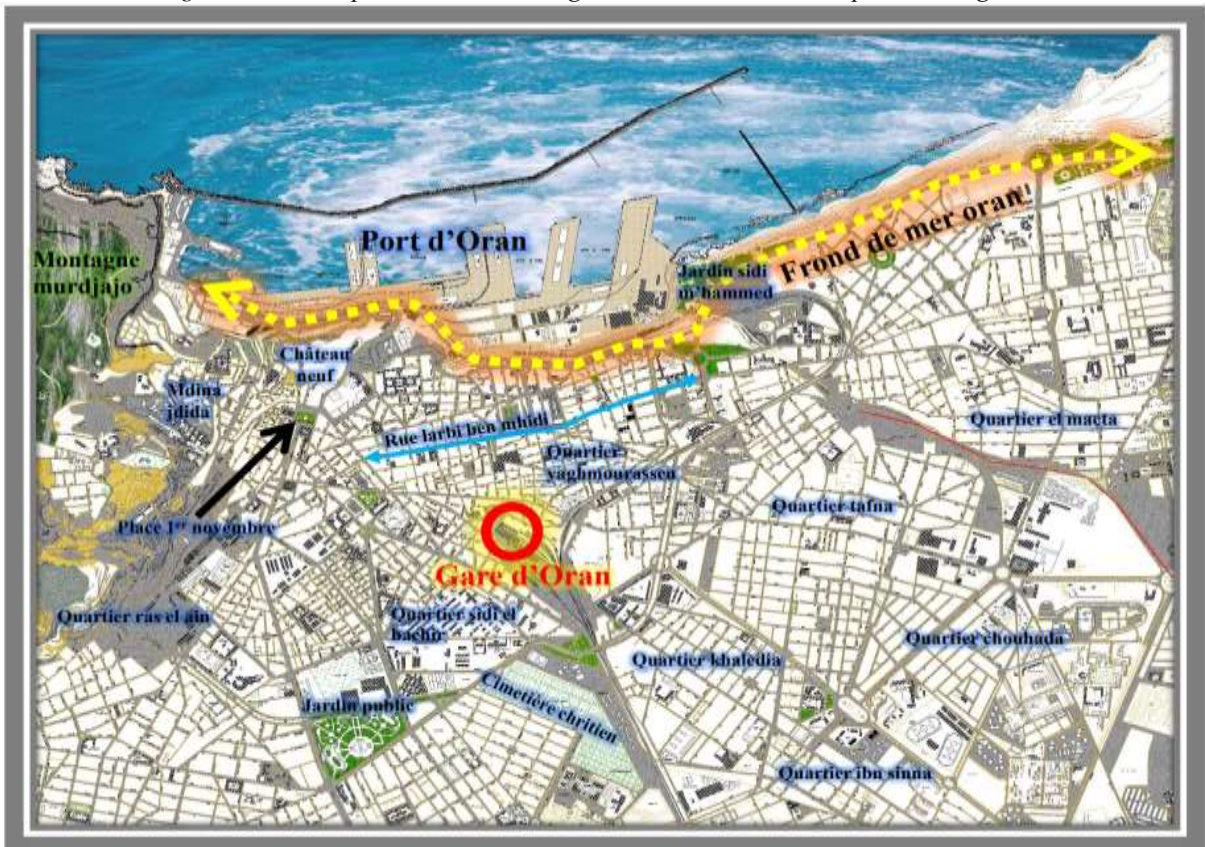


Figure 15 : Plan de situation de la gare d'Oran

¹¹ La gare d'Oran - Période française - Fin XIXe et début XXe siècle [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 15 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://jeanyvesthorrignac.fr/AlbumOran2/Oran%20-%20Periode%20francaise/Fin%20XIXe%20et%20debut%20XXe%20siecle/slides/Sans%20titre%205.html>.

L'architecte de la gare d'Oran-centre

L'architecte de la gare d'Oran-centre est Albert Ballu. Né à Paris en 1849 où il décéda en 1939, il est le fils du célèbre architecte Théodore Ballu qui avait remporté le prix de Rome en 1840¹².

Albert Ballu a fait ses études à l'École nationale supérieure des beaux-arts de Paris. Il obtint son diplôme en 1868, puis remporta de nombreux prix dont le Grand Prix de l'Exposition universelle de 1900. Il a été architecte diocésain d'Aix-en-Provence, d'Ajaccio, d'Alger et d'Oran. Il a aussi réalisé un grand nombre de restaurations d'édifices en France.

De 1889 à 1927, il a été l'architecte en chef des monuments historiques d'Algérie et on lui doit de nombreuses réalisations telles que la medersa de Constantine, le casino de Biskra, la cathédrale d'Oran et la gare d'Oran, de style néo-mauresque, en 1913. Il dirigea aussi, pendant plus de trente ans, les travaux des fouilles archéologiques en Algérie sur les sites de Timgad, Tébessa et Djemila. Il publia notamment un livre sur les ruines de Timgad, en trois volumes parus en 1897 et 1903 et 1911, puis un sur celles de Djemila, en 1921¹³.

Figure 16 : Façade principale de la cathédrale d'Oran¹⁴



¹² Théodore Ballu a été architecte en chef des travaux de la ville de Paris. Il lui est revenu la réalisation de l'église de la Trinité et la reconstruction de l'hôtel de ville. BALLU Théodore (répertoire des architectes diocésains du XIXe siècle) [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 20 avril 2018]. Disponible à l'adresse : <http://elec.enc.sorbonne.fr/architectes/17>.

¹³ BALLU, Albert. Les Ruines de Timgad (Antique Thamugadi). [S. l.] : Neurdein frères, imprimeurs-éditeurs, 1911.

BALLU, Albert. Les Ruines de Timgad... Nouvelles découvertes... Ouvrage illustré, etc. [S. l.] : [s. n.], 1903.

BALLU, Albert. Les ruines de Timgad, antique Thamugadi: sept années de découvertes (1903-1910). [S. l.] : Neurdein Frères, 1911.

BALLU, Albert (1849-1930) Auteur du texte. Guide illustré de Djemila (Antique Cuicul), par Albert Ballu, architecte en chef des monuments historiques de l'Algérie. Alger : Jules Carbonel, 1926.

[Consulté le 16 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k320953q>.

¹⁴ SENHADJI, Dalila. La cathédrale du Sacré-Cœur d'Oran (1898-1913). Mélanges de la Casa de Velázquez. Nouvelle série [en ligne]. Casa de Velázquez, Novembre 2014, no 44-2, p. 249-278.



Figure 17 : Photo du pavillon de l'Algérie, Exposition universelle de 1889 à Paris¹⁵



Figure 18 : Vue sur l'entrée du casino de Biskra¹⁶

7. L'aperçu historique sur la formation et les éventuelles transformations effectuées sur le monument, ainsi que les différents aménagements qui ont été effectués

La première gare construite dans la ville d'Oran se trouvait dans le quartier Karguenta. À la suite des nombreuses crues et inondations touchant ce site, la compagnie ferroviaire PLM construisit une nouvelle gare vers le début du 20^e siècle en se rapprochant du nouveau centre de la ville, et ainsi des voyageurs potentiels. Elle a cependant été construite dans le même quartier.

¹⁵ OULEBSIR, Nabila et VOLAIT, Mercedes (dir.). L'orientalisme architectural entre imaginaires et savoirs. Paris : Picard : CNRS, 2009, p. 101.

¹⁶ GIDE, André, ROUART, Eugène et WALKER, David H. Correspondance. [S. l.] : Presses Universitaires Lyon, 2006, p. 298.



*Figure 19 : Ancienne carte postale de l'ancienne gare d'Oran, aujourd'hui disparue*¹⁷

La ligne ferroviaire PLM-Ouest, reliant Alger à Oran, a été dès le départ prolongée vers le port pour y faire transiter les marchandises venant de l'intérieur du pays. Aussi, une gare ferroviaire dédiée aux marchandises, la gare Oran-Marina, a été construite au port d'Oran.

¹⁷ Carte postale. Archives SNTF, non classées.

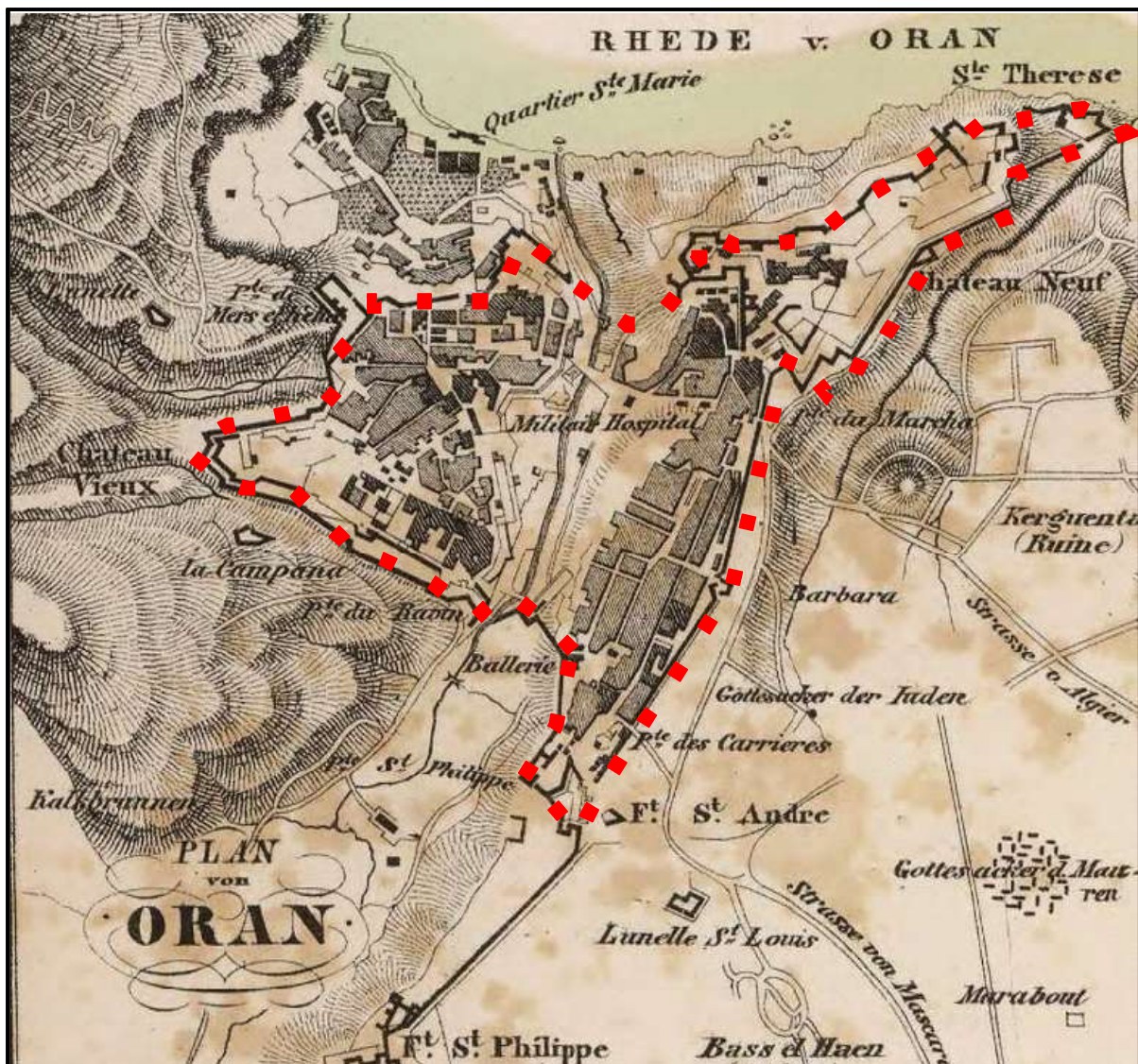


Figure 20 : La ville d'Oran avant l'arrivée du chemin de fer, fortifications de la ville d'Oran en 1855¹⁸

Comme nous l'avons précédemment évoqué, l'ancienne gare d'Oran était installée dans le quartier de Kerguenta à l'extrémité de la ville d'Oran alors que l'actuelle gare, dite « centrale », se situe en plein cœur de l'agglomération oranaise actuelle. Ainsi, la Gare Centrale a joué un rôle primordial dans la construction et le développement de la ville. Correctement connectée avec la ville, elle communique indirectement avec la nouvelle ligne du tramway pour permettre une meilleure multimodalité dans le transport urbain d'Oran.

¹⁸ Carte de la province d'Oran [image en ligne]. 1845. [Consulté le 14 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53065248s>.

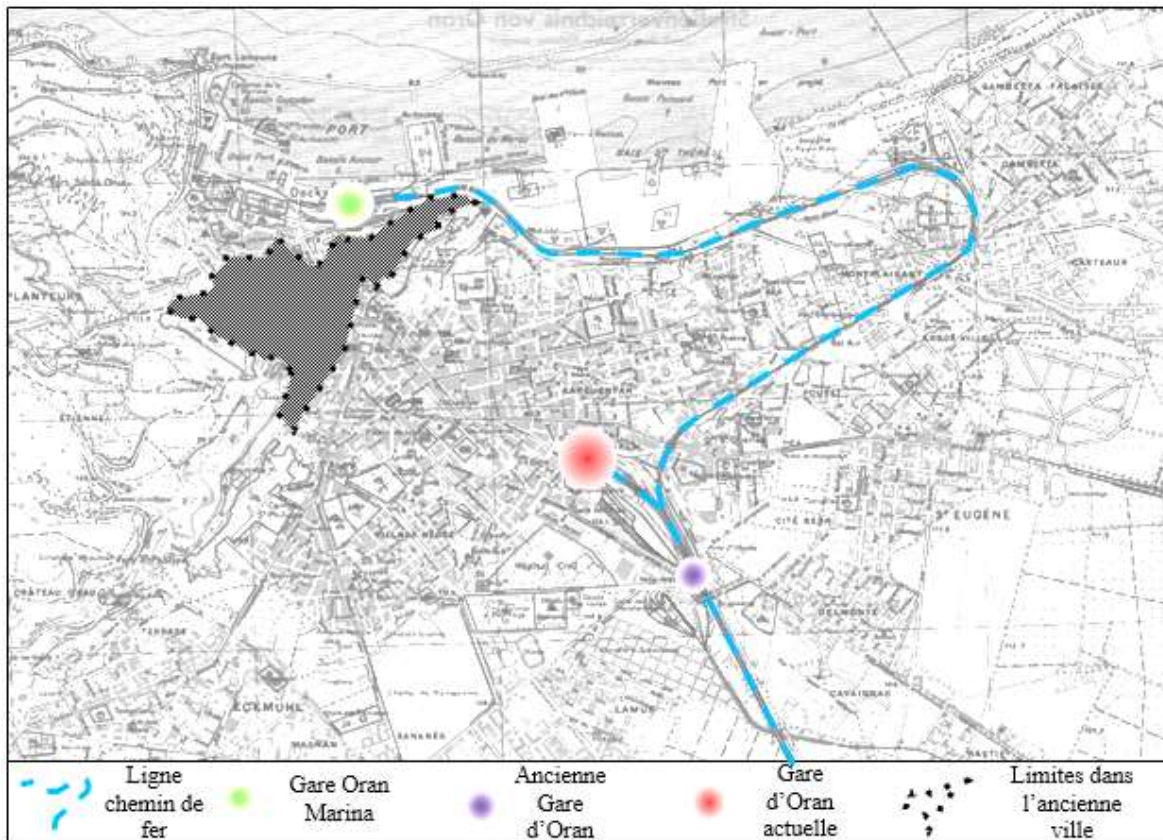


Figure 21 : Schéma montrant l'emplacement de la gare actuelle d'Oran par rapport à l'ancienne gare de Karguenta et à la gare d'Oran-Marina, ainsi que les anciens murs de fortifications de la ville¹⁹

¹⁹ Carte faite par l'auteur. Fond de carte provenant de Gallica, la bibliothèque numérique de la Bibliothèque nationale de France.

8. L'intérêt du classement du monument qui passe par son importance patrimoniale et les valeurs (historiques, architecturales, techniques constructives...) pour lesquelles il pourrait faire l'objet d'un classement

Oran, un palais ferroviaire néo-mauresque

La gare d'Oran présente une architecture et une décoration intérieures riches, à l'image de la façade extérieure. L'architecte Albert Ballu avait soigné tout autant l'extérieur que l'intérieur de son œuvre et il avait utilisé toutes les possibilités qui lui étaient offertes pour installer des décors dans un style néo-mauresque, tel qu'il aurait pu le faire dans un palais arabe dans l'ancienne Andalousie.

Considérée comme la plus belle gare d'Algérie lors de son inauguration en 1913, la gare d'Oran présente un travail remarquable du verre, du plâtre et du bois qui s'associent dans des formes architecturales orientales ; le tout s'harmonise dans un langage architectural fait d'arabesques²⁰. Un marbre blanc habille l'ensemble du sol du bâtiment voyageurs.



Figure 22 : Détails décoratifs d'un arc à muqarnas et de la coupole centrale de la gare d'Oran²¹

L'espace central de la gare d'Oran est orné d'une coupole reposant sur huit arrêts ; cette coupole-est ceinturée d'une bande de faïence et maintenue par deux corniches entre lesquelles

²⁰ DERROITTE, Luc. Dictionnaire de l'ornement. Paris : Gisserot, 9 février 2012, p. 19.

²¹ Ibid.

se trouve une moulure de finition à motifs arabomauresques. Les angles de l'octogone sur lequel repose la coupole sont soutenus par des arcs à muqarnas, à l'image de ce qui s'observe dans un palais de l'Alhambra²². Les huit ouvertures de la coupole sont décorées à l'intérieur de moucharabiehs ornées de décorations en forme d'étoiles de David. Dès le hall d'entrée, la décoration chargée d'ornementations, et plus particulièrement les arcs à muqarnas réalisés en béton armé habillé en plâtre, intensifie la splendeur et l'élégance de cet espace.

Figure 23 : Vue de la salle des pas perdus et de l'espace billetterie de la gare d'Oran²³

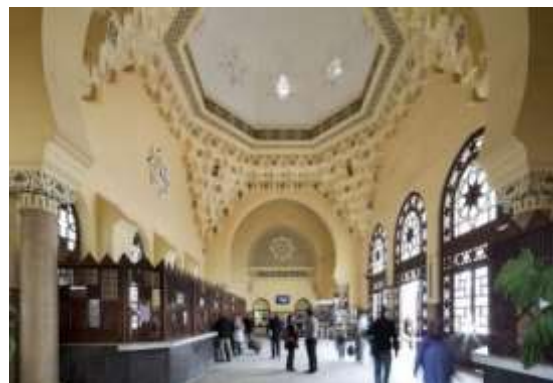


Figure 24 : Vue de dessous de la coupole centrale de la gare d'Oran²⁴.



Des arcs en plein cintre maintiennent les arcs à muqarnas : ils reposent sur des poteaux cylindriques décorés en plâtre et en marbre. L'espace central est limité sur les deux côtés par de gigantesques arcs outrepassés d'une portée approximative de 7 mètres. Ces arcs cadrent la salle des pas perdus et font office de portes permettant de rejoindre les autres services de la gare.

²² Les muqarnas sont également appelés « mubarnas » dans les pays d'occident musulman ou plus simplement « stalactite ». DERROITTE, Luc. Op.cit., p. 208.

Le palais de l'Alhambra est un ensemble palatial constituant l'un des monuments majeurs de l'architecture islamique en Espagne.

²³ TOURNEBŒUF., Patrick. Stations : Exposition photo des gares du pourtour méditerranéen [image en ligne]. 2021. [Consulté le 21 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://dz.ambafrance.org/Stations-Exposition-photos-des>.

²⁴ Photo personnelle, 2019.



Figure 25 : Photos des arcs à muqarnas de la gare d'Oran²⁵

Comme nous l'avons signalé, on note dans la gare d'Oran un travail raffiné du bois, du plâtre et du verre, qui s'affiche dans des motifs judaïques et de type arabesque sur l'ensemble des portes et des fenêtres de la gare. Le choix de l'arc à muqarnas a permis à l'architecte d'obtenir une décoration richement incrustée. Il y a fait figurer quatre emblèmes, témoins de l'histoire de la ville d'Oran, des signes des trois religions qui cohabitaient dans la ville, et des motifs et calligraphies arabes²⁶. Ainsi, les arcs à muqarnas sont gravés en arabe de préceptes religieux : *el hamdoulilah* (Louange à Dieu) ou *la ilaha ila Allah* (Adorer Dieu seul). Chaque angle de la salle des pas perdus est marqué d'un emblème héraldique surmonté d'une couronne traçant l'histoire de la ville d'Oran.



Figure 26 : Détails de décoration de l'espace central de la gare d'Oran : écriture arabe, motifs en arabesque et motif judaïque²⁷

²⁵ Ibid.

²⁶ Calligraphie arabe dans un style kufid fatimide.

²⁷ Photo personnelle, 2019.



Figure 27 : Motifs en arabesque en plâtre décorant l'intérieur de la gare d'Oran²⁸



Figure 28 : Décoration intérieure de la coupole de la gare d'Oran²⁹

²⁸ Photo personnelle, 2019.

²⁹ Ibid.



Figure 29 : Mobilier intérieur de la salle des pas perdus de la gare d'Oran, vers 1930³⁰

La minutie du travail observé sur les murs et les plafonds se retrouvait dans le mobilier d'origine des guichets ainsi que dans les tabourets et les sièges de la salle d'attente. Le mobilier d'origine des guichets était en bois et en verre, les bancs et les potelets étaient fabriqués en fer forgé et en bois. L'actuel guichet est en marbre et en bois. Le reste du mobilier est majoritairement en bois.



Figure 30 : Présence des blasons sur la décoration des arcs à muqarnas de la gare d'Oran³¹

³⁰ Algérie - Hall de la gare d'Oran [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 21 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://algeriemeracines.com/famille/page-photo-famille.php?id=20555&idfamille=lucette-valentin-oran>.

³¹ Ibid.

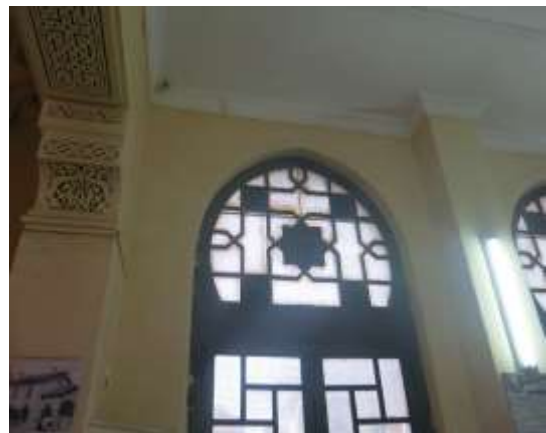
Figure 31 : Décoration des ordres corinthiens extérieurs³²



Figure 32 : Le plafond de la salle d'attente de la gare d'Oran³³



Figure 33 : Une porte-fenêtre latérale dans une salle d'attente de la gare d'Oran³⁴.



³² Photo personnelle, 2019.

³³ Ibid.

³⁴ Ibid.

La tour d'horloge, le campanile, le minaret et le beffroi sont des éléments architecturaux importants dans le langage ferroviaire³⁵. En Algérie, ces éléments se sont manifestés sous plusieurs formes.

Au cours du 19^e siècle, les gares n'étaient pas équipées d'une tour dédiée pour l'horloge, car celle-ci (indispensable pour connaître l'heure et prendre un train) était logée au cœur du fronton, comme on le voit avec la gare d'Alger.

Ce fut au début du 20^e siècle, avec la gare d'Oran construite dans un style néo-mauresque, qu'un minaret s'éleva sur près de 65 mètres de haut au cœur du quartier Karguentah³⁶. D'autres gares et des bâtiments publics, non étudiés ici, ont pu recevoir une tour d'horloge sous forme de minaret. On peut citer l'actuel musée d'art moderne d'Alger ou l'hôtel de ville de Skikda (ex-Philippeville). C'était un signe visible de rapprochement vers les autochtones, une forme d'ouverture visible à la culture de l'autre. On peut aussi noter, dans le même esprit, la construction de la grande mosquée de Paris en métropole en 1926.



Figure 34 : L'horloge au-dessus de la toiture au cœur du fronton au centre de la gare d'Alger



Figure 35 : La tour d'horloge de la gare d'Oran sous forme de minaret

35 LAVENU, Mathilde et MATAOUCHEK, Victorine. Dictionnaire d'architecture. Paris : Éditions Gisserot, 2017, p. 22.

Un campanile est une tour qui abrite des cloches servant à appeler les fidèles à la prière. Dans l'environnement ferroviaire, son rôle est d'abriter des horloges. Le beffroi est un ouvrage situé au niveau du clocher et portant des cloches. Campanile - 8 définitions - [en ligne]. [Consulté le 27 avril 2022]. Disponible à l'adresse : <https://www.encyclopedie.fr/definition/Campanile>.

³⁶ La nouvelle gare d'Oran [en ligne]. Afrique du Nord Illustrée. Alger, 19008. Disponible à l'adresse : http://www.jeanyvesthorrignac.fr/wa_files/La_20nouvelle_20gare_20du_20Plm_20_C3_A0_20Oran.pdf.

La gare d'Oran présente une première coupole centrale, dans le hall d'entrée, au-dessus de laquelle se dresse une petite flèche. Cette coupole est semblable à celles des mosquées ; sans beaucoup d'ornementations, elle possède une ouverture de faible taille sur chaque facette. Les ouvertures de la coupole sont décorées à l'intérieur de moucharabiehs sous forme d'étoiles de David, ce qui fait référence à la religion juive³⁷. Une deuxième coupole, de petite taille, se trouve en haut du minaret.



Figure 37 : Vue extérieure de la coupole de la gare d'Oran

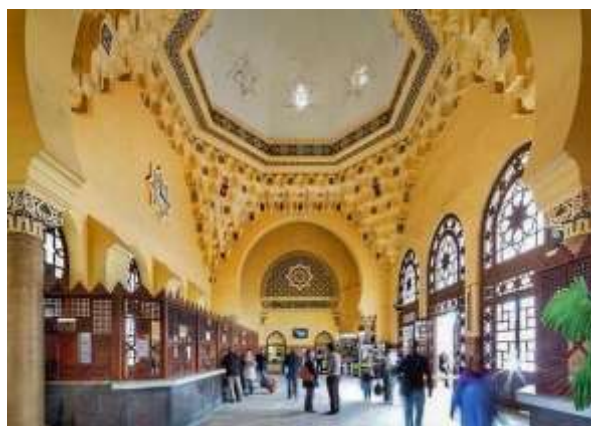


Figure 36 : Vue intérieure de la coupole de la gare d'Oran

La gare d'Oran, de style néo-mauresque, est ornée d'un auvent central en bois protégeant les trois portes de l'entrée principale et d'autres auvents tout au long des façades, ce qui renforce l'aspect « arabe » du bâtiment. Sur la façade intérieure, les auvents laissent leur place à de gigantesques marquises couvrant les voies et les locomotives, lesquelles forment comme une grande halle³⁸. Trois portes monumentales d'environ 10 mètres de hauteur, s'appuyant sur des portiques et des arcs outrepassés, composent l'entrée principale de la gare d'Oran. Ces portes fabriquées en bois et en verre sont riches en ornements d'inspirations mauresque et juïque.

³⁷ La présence de l'étoile de David est associée au judaïsme.

³⁸ Arabesque : ornement peint ou sculpté spécial, d'origine islamique ou non, employé en décoration. D'après le dictionnaire Larousse en ligne, consulté en octobre 2021

Marquise : auvent vitré protégeant un quai de gare, une porte d'entrée, un perron, une devanture de magasin, etc. D'après le dictionnaire Larousse en ligne, consulté en octobre 2021.

Locomotive : machine à vapeur, électrique, à moteur thermique ou à air comprimé, etc. montée sur roues, et destinée à remorquer un convoi de voitures ou de wagons sur une voie ferrée. D'après le dictionnaire Larousse en ligne, consulté en octobre 2021.



La gare d'Oran a été construite dans le style néo-mauresque. Les ouvertures des fenêtres sont en béton décoré en forme d'arcs outrepassés caractéristiques dans ce style ; les fenêtres sont en bois.

L'utilisation de balcons et de loggias dans l'architecture ferroviaire n'est pas commune. La gare d'Oran comprend un bâtiment annexe servant de buffet et de dortoir. Ce bâtiment a été construit sur trois niveaux dans un style néo-mauresque ; plusieurs loggias en moucharabieh sont venues décorer la façade de ce bâtiment.

Albert Ballu, en tant qu'architecte, et l'entreprise Perret, pour la réalisation, ont opté pour un système structural mixte pour la gare d'Oran : arabo-mauresque et contemporain, avec des matériaux mêlant tradition (bois) et modernité (béton armé).

L'élément central de la gare est différencié par rapport au reste du bâtiment par l'utilisation d'une paire d'arcs plein cintre à muqarnas supportant la charge de la grande coupole et lui

donnant la monumentalité voulue ; ce système a été emprunté à la construction arabo-mauresque.

La coupole centrale sur une base octogonale repose sur deux arcs en plein cintre parallèles entre eux, reliés par des arcs à muqarnas pour permettre une meilleure stabilité et une descente équitable des charges sur les quatre segments.

Figure 38 : Schématisation en rouge des charges sur un arc à muqarnas de la gare d'Oran³⁹

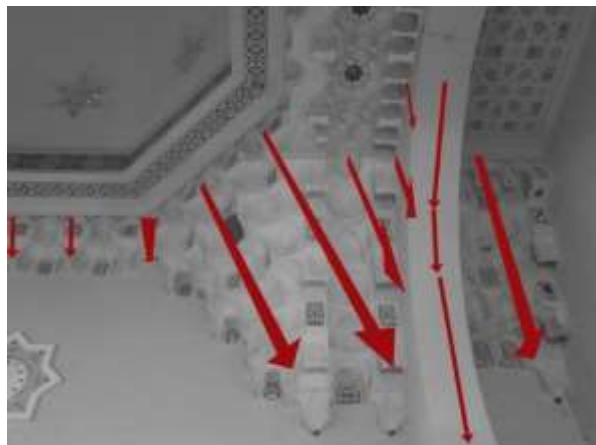


Figure 39 : Répartition en rouge des charges depuis la coupole de la gare d'Oran⁴⁰



Le reste du bâtiment a été réalisé avec un système constructif plus contemporain, composé de dalles à nervures supportées par des poteaux en béton armé, sur une trame rythmée⁴¹. La gare d'Oran a ainsi été parmi les premières réalisations en béton armé en Algérie et on constate l'emploi massif de ce matériau par les frères Perret. Cependant, ceux-ci ont par ailleurs mêlé le moderne au traditionnel sur le plan technique et dans les matériaux utilisés, comme le montre le plancher traditionnel couvrant les différents services de la gare. Ce plancher, plus léger, permet d'avoir des espaces plus ouverts et des portées plus importantes. Grâce à l'utilisation

³⁹ Sur fond d'une photo personnelle prise le 2 septembre 2019.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Un plancher de béton nervuré est une dalle dont la face inférieure est recoupée de nervures saillantes coffrées, garnies d'armatures à cadres et formant des poutrelles intégrées, régulièrement espacées.

du béton armé, l'entreprise Perret a donné à la tour d'horloge un caractère monumental. Sa hauteur avoisinant les 60 mètres lui permettait d'être un repère dans la ville.

Figure 40 : En rouge, les poteaux maintenant la toiture dans la salle d'attente de la gare d'Oran⁴²



Le hall de la gare d'Oran, avec sa forme en « L », épouse la forme du bâtiment. Il présente un profil en double pente ; richement décoré au niveau des filières, il est couvert par des plaques de zinc et de verre. Un travail remarquable en ferronnerie a été effectué sur les poteaux qui maintiennent les halles.



Figure 41 : Vue sous la halle de la gare d'Oran⁴³

⁴² Sur fond d'une photo personnelle prise le 3 septembre 2019.

⁴³ Photo personnelle prise le 3 septembre 2019.

L'Algérie a vu se développer, au début du 20^e siècle, un nouveau style architectural, nommé « néo-mauresque », dicté par le gouverneur général de l'Algérie, Charles Célestin Jonnart⁴⁴. Dans la vision d'une colonisation proche des autochtones, le gouverneur général a imposé, par le biais d'une série de circulaires, un nouveau style aux constructions publiques. L'objectif était de générer une architecture qui présentait un métissage entre l'architecture européenne et l'architecture maghrébine arabo-musulmane.



Figure 42 : Vue générale sur la Gare Centrale d'Oran — Architecte Albert Ballu, Compagnie PLM⁴⁵

Le style néo-mauresque a été adopté par plusieurs architectes, notamment à l'ouest de l'Algérie. La gare d'Oran, œuvre de l'architecte Albert Ballu, est la consécration de ce style appliqué dans le monde ferroviaire algérien⁴⁶. Elle présente trois portes monumentales ornées d'une décoration arabo-mauresque et cadrées sous une structure rappelant l'Arc de Triomphe parisien. Ces portes marquent l'entrée principale de la gare.

Le style d'architecture néo-mauresque s'est développé à l'échelle internationale dans divers pays majoritairement musulmans : en Algérie, en Turquie, en Égypte, au Maroc et en Tunisie, mais aussi, pour des raisons historiques, en Espagne, essentiellement dans la région de l'Andalousie.

⁴⁴ PIATON, Claudine, HUEBER, Juliette, AICHE, Boussad, et al. Op.cit., p. 58.

Charles Célestin Auguste Jonnart, homme politique français, a été gouverneur général de l'Algérie en 1918. OULEBSIR, Nabila. Les Usages du patrimoine : Monuments, musées et politique coloniale en Algérie, 1830-1930. Paris : Les Éditions de la MSH, 2004, p. 335.

⁴⁵ Photo personnelle de 2019.

⁴⁶ La bibliographie de cet architecte a été donnée dans le chapitre 2.

9. La situation actuelle du monument, à savoir l'état de conservation des différentes structures du monument en mentionnant si un projet de restauration, de mise en valeur ou de réaménagement est en cours

Lors de son inauguration en 1913, la gare d'Oran était considérée par les journaux comme un bijou d'architecture et la plus belle gare d'Algérie. Construite et décorée dans un style néomauresque, la gare comprenait : un hall central regroupant la salle des pas perdus et la billetterie ; une salle d'attente pour les départs et une pour les arrivées (aile gauche) ; un espace messagerie et bagagerie. Les services de messagerie et de bagageries ont été abandonnés. L'espace qu'ils occupaient est aujourd'hui une grande salle d'attente pour les voyageurs. Dans l'ancienne salle d'attente des départs sont aujourd'hui installés les services en charge de la sûreté et de la sécurité de la gare et des voyageurs (police de proximité)⁴⁷. Le passage qui reliait le hall central aux anciens espaces d'attente des départs et des arrivées est aujourd'hui fermé, ce qui impacte le majestuosité du hall. L'accès à ce qui est maintenant le centre de sûreté et de sécurité se fait par la rue.

À l'angle gauche, une cafétéria « ayant pignon sur rue » continue à accueillir les voyageurs et les passants⁴⁸. C'est le seul commerce qui subsiste ; l'hôtel et le buffet ont été totalement abandonnés depuis près de quinze ans et les bâtiments risquent l'effondrement. La partie de l'aile gauche autrefois réservée aux arrivées a été un temps transformée en un restaurant donnant sur l'arrière-cour ; elle est aujourd'hui totalement abandonnée et le plafond de la salle principale est partiellement effondré. À l'étage, les espaces liés à la gestion de la gare continuent à remplir leurs fonctions, mais des bureaux sont fermés et d'autres plus ou moins bien entretenus.

⁴⁷ Le centre de sûreté et de sécurité offre la possibilité de déposer plainte en cas de vol et de signaler une perte.

⁴⁸ Avoir pignon sur rue, c'était posséder une maison ou un commerce en ville. La façade sur la rue et son pignon étant les parties les plus visibles de la maison, les gens aisés ne se privaient pas de les décorer, pour afficher leur niveau de richesse.

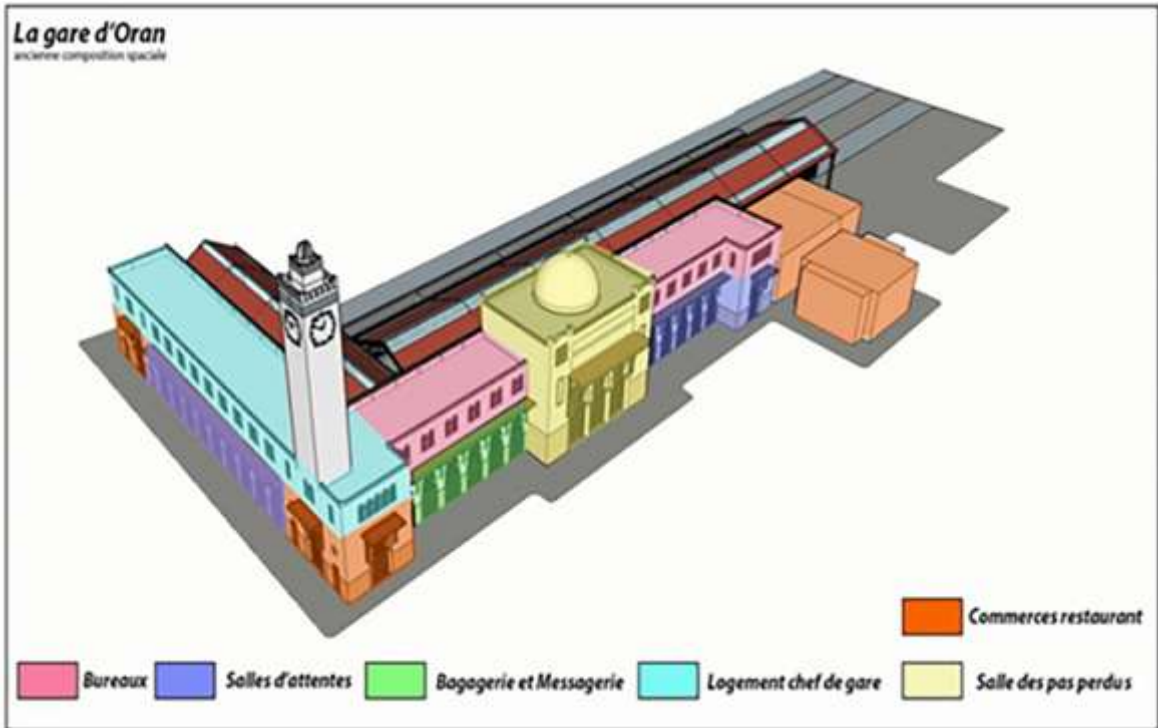


Figure 43 : Les services de la gare d'Oran lors de son inauguration⁴⁹

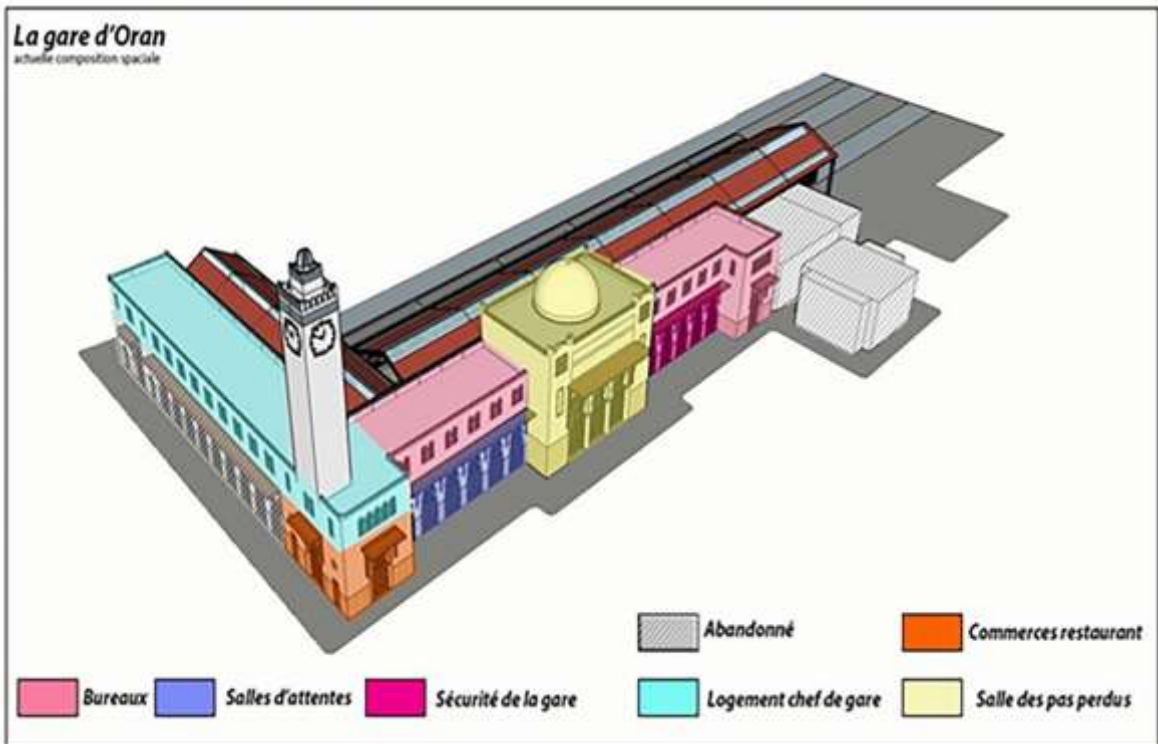


Figure 44 : Les services actuels de la gare d'Oran

⁴⁹ Production personnelle.

Une gare d'Oran asthénique et en manque d'entretien

Le bâtiment de la gare d'Oran présente des marques fréquentes de vieillissement. À l'extérieur, le manque d'entretien et l'absence d'opérations du ravalement de la façade laissent à voir que le bâtiment a subi des dégradations causées par le climat littoral méditerranéen.

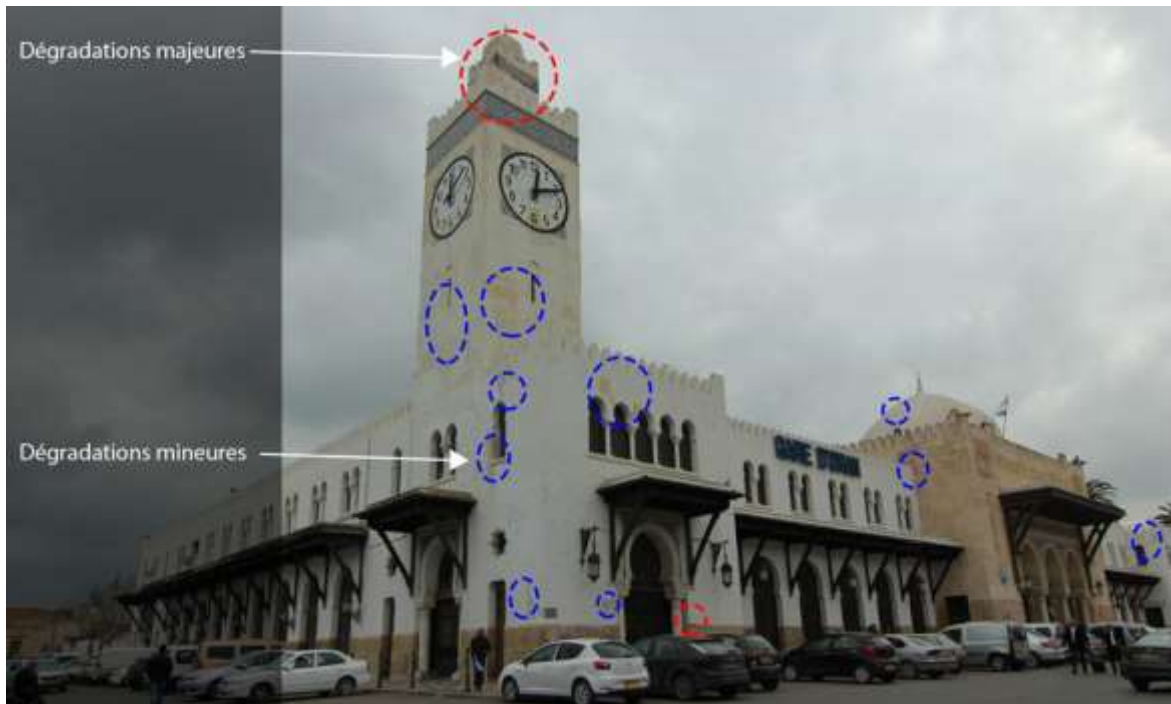


Figure 45 : Diagnostic de vétusté sur les façades principales de la gare d'Oran, 2019 ⁵⁰

⁵⁰ Photo personnelle prise le 8 septembre 2019.

La petite coupole du minaret est très dégradée ; une intervention urgente serait nécessaire, car les murs qui la soutiennent sont dégarnis, parfois jusqu'à l'armature métallique, et elle commence à s'incliner dangereusement.

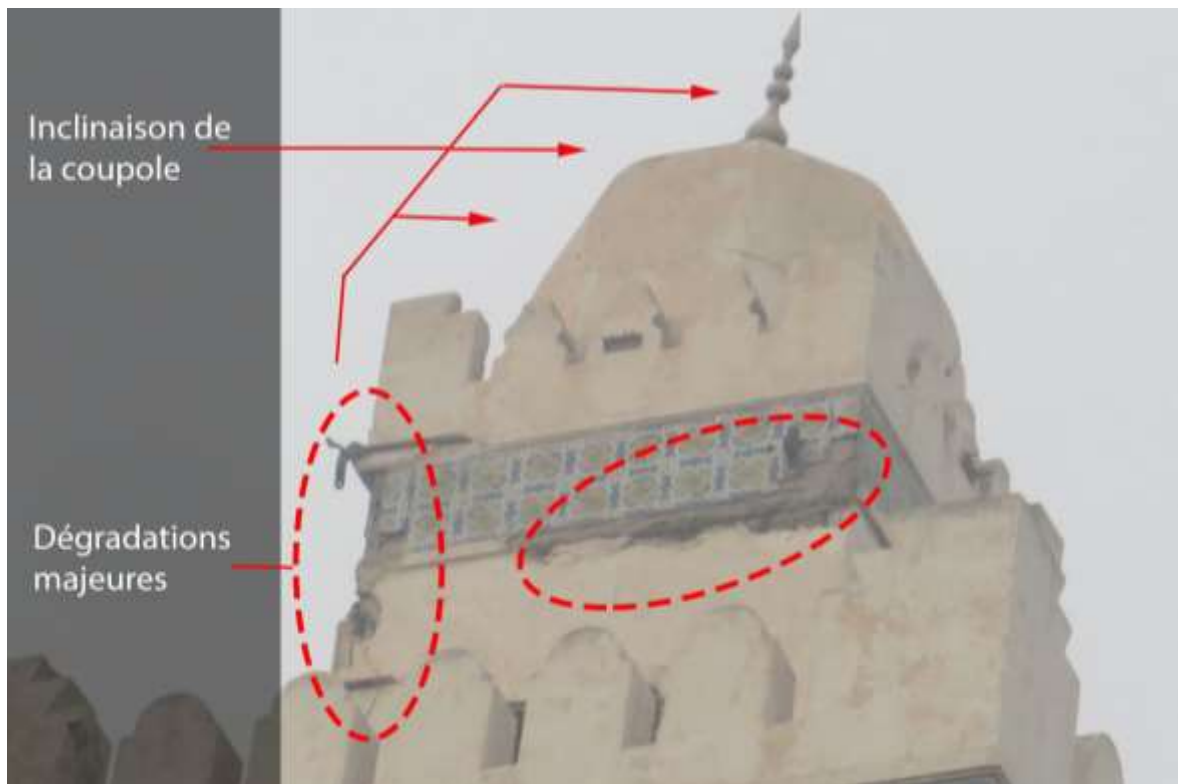


Figure 46 : La coupole de la tour d'horloge de la gare d'Oran, 2019⁵¹

⁵¹ Photo personnelle prise le 8 septembre 2019.

L'aspect général extérieur de la gare d'Oran est resté fidèle à l'original. Il n'y a pas eu de changements majeurs hormis la faïence sur la façade qui ne date pas de l'époque de construction, ainsi que les enseignes de la compagnie de gestion ferroviaire qui ont été changées⁵². Quelques matériaux n'ont pas résisté au temps ; ils nécessiteraient un entretien plus régulier, voire une restauration majeure. En dehors de ce qui concerne le minaret, déjà évoqué, on peut citer : le marbre, dont plusieurs plaques sont cassées et d'autres ont disparu ; le verre, des carreaux vitrés des portes ou des fenêtres sont parfois cassés ou inexistantes ; la peinture, défraîchie par l'humidité.

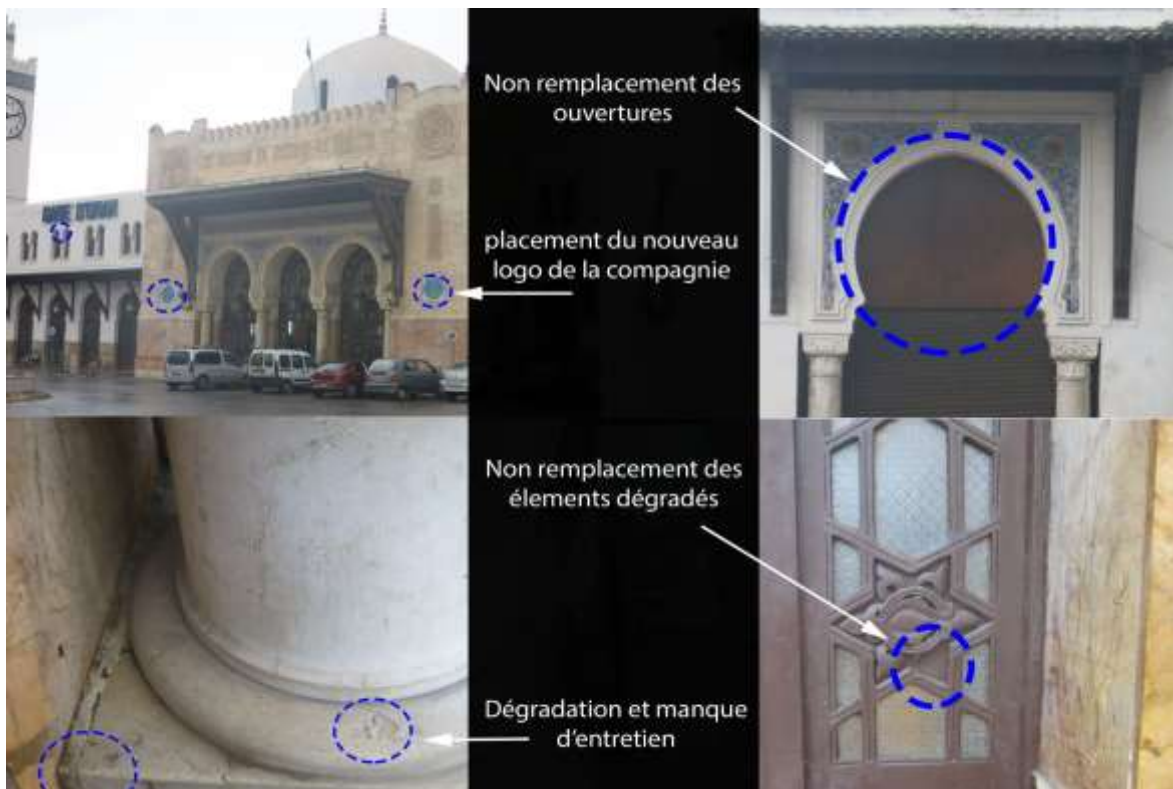


Figure 47 : État de quelques éléments d'architecture sur la façade principale de la gare d'Oran, 2019

⁵² Sur la base de photos personnelles du 8 septembre 2019.

Dégradation importante des portes et vitres jamais remplacées



Figure 48 : État des vitres sur une des façades du buffet de la gare d'Oran, 2019



Figure 49 : État de quelques éléments d'architecture de la gare d'Oran, 2019⁵³

À l'intérieur, les plafonds de l'ancien buffet et de l'ancien restaurant sont très dégradés avec des fissures, des trous et des plaques manquantes. Cela résulte de l'abandon manifeste de cette partie de la gare. L'étage de l'ancien buffet et les anciens dortoirs risquent même l'effondrement, comme nous l'avons évoqué.

Aucun entretien ne semble avoir été effectué ces dernières années, et aucune volonté de préservation de ce bâtiment ne semble se manifester. La toiture est fragilisée par le manque

⁵³ Photos personnelles prises le 8 septembre 2019.

d'entretien et de nombreuses fuites d'eau depuis la toiture conduisent à des marques d'infiltration et au développement de moisissures⁵⁴.



Figure 50 : État de quelques cloisons au niveau de la salle des pas perdus et de la salle d'attente de la gare d'Oran, 2019⁵⁵



Figure 51 : État de l'arc en plein cintre de la gare d'Oran, 2019⁵⁶

⁵⁴ Lorsque l'on parle de moisissures de murs, il s'agit en fait de champignons microscopiques se présentant sous forme de mousses, d'auréoles, d'efflorescences.

⁵⁵ Photos personnelles prises le 8 septembre 2019.

⁵⁶ Ibid.



Figure 52 : État de l'intérieur du bâtiment du buffet et du dortoir de la gare d'Oran, 2019⁵⁷

⁵⁷ Photos personnelles prises le 8 septembre 2019.

Au niveau de la salle des pas perdus et des salles d'attente, l'intérieur du bâtiment semble être mieux préservé. Il paraît correctement entretenu. On note cependant des moisissures qui couvrent une large partie des murs porteurs cadrant l'espace central. De plus, l'arc en plein cintre, qui subit beaucoup de charges liées à la coupole centrale, mériterait d'être renforcé pour stopper les fissures visibles dans le béton.

La gare d'Oran, une gare menacée de désaffectation

L'impact du nouveau projet de modernisation ferroviaire sur l'ancienne gare d'Oran est considérable. Ce projet a vu la création d'une gare consacrée aux grandes lignes dans l'enceinte même de la Gare Centrale, alors que plusieurs services de cette dernière sont abandonnés et des lieux désaffectés. Nous ne comprenons pas la nécessité qu'il y a eu de construire une nouvelle gare au lieu de réaffecter les espaces abandonnés de l'ancienne gare d'Oran⁵⁸.

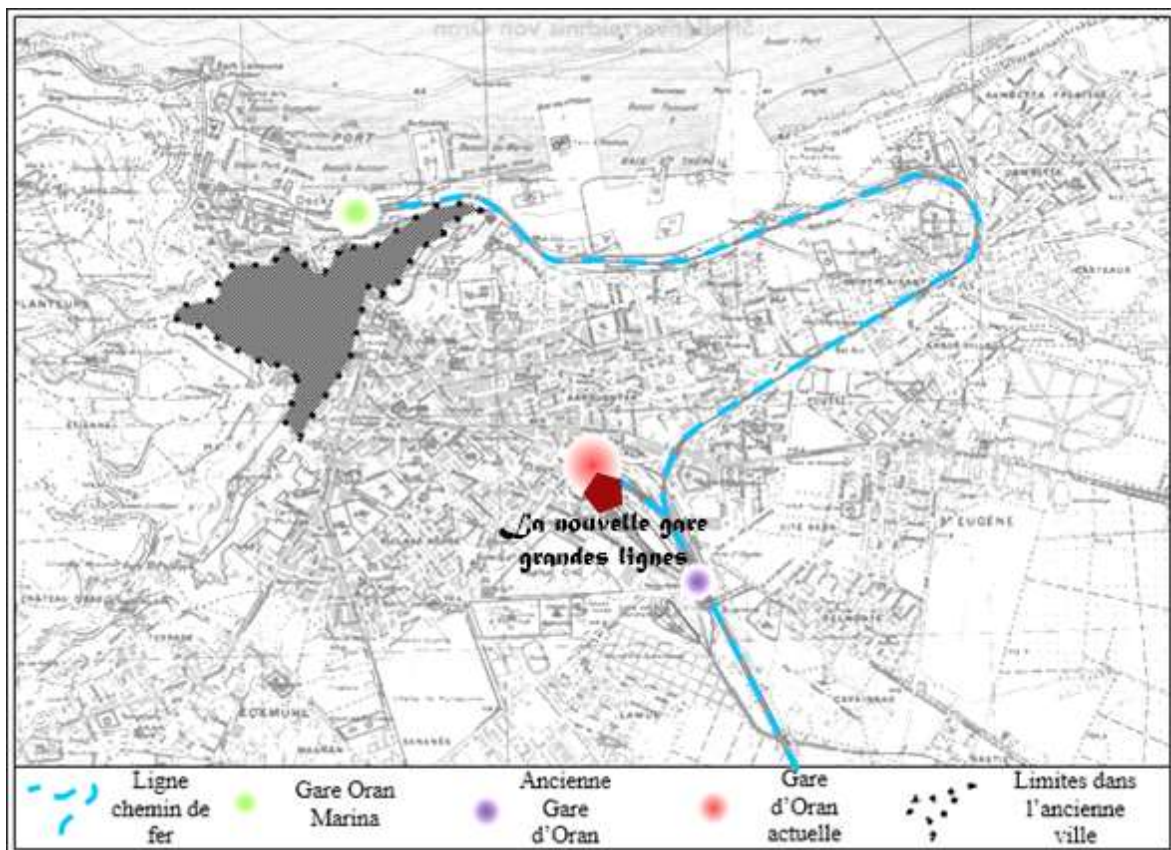


Figure 53 : L'emplacement de la nouvelle gare d'Oran pour grandes lignes par rapport à la gare ancestrale⁵⁹

⁵⁸ L'espace jadis réservé aux arrivées, l'espace bagageries, le dortoir et le buffet.

⁵⁹ Carte personnelle.

Pour quantifier les espaces, la nouvelle gare occupe une surface au sol de 720 mètres carrés consacrés aux services pour les trains à grande vitesse, alors que la Gare Centrale d'Oran développe une surface de plus de 3 500 mètres carrés dont la moitié sont abandonnés⁶⁰.

La nouvelle gare a été construite dans un style contemporain avec un intérieur qui revisite le décor néomauresque.

Figure 54 : La nouvelle gare pour grandes lignes d'Oran, côté voies, 2020⁶¹



Figure 55 : L'emplacement de la nouvelle gare pour grandes lignes d'Oran par rapport à la gare d'Oran et au buffet⁶²



L'impact du projet de modernisation ferroviaire sur la gare d'Oran est dans un premier temps économique. Aucun budget ne semble être accordé à la restauration de la gare ancestrale d'Oran. Le flux des voyageurs est correctement absorbé par cette grande gare, mais il va se diviser entre les deux gares, ce qui va amoindrir la fréquentation de la première avec probablement des pertes financières et d'autres conséquences. Des services vont migrer vers la nouvelle gare et des commerces probablement être abandonnés dans l'ancienne. Cela impactera directement le bâtiment et aggravera une situation déjà fragilisée par le manque d'entretien.

⁶⁰ Mesures prises depuis Google Earth.

⁶¹ LEGLOBE, kad. La nouvelle gare d'Oran Algérie rénovée par le savoir-faire algérien [en ligne]. Oran, 2020. [Consulté le 1 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.youtube.com/watch?v=c8pR-U-q124>.

⁶² Ibid.

10.L'étendue du classement et sa délimitation qui doivent être basées sur des éléments naturels ou physiques avec un document graphique à l'échelle appropriée (1/200 ou 1/500)



11. Les servitudes et les obligations relatives à l'utilisation future du bien avec les types d'aménagement à proscrire ou à recommander

Toutes les constructions dans les abords immédiats du monument sont interdites ; tous travaux à entreprendre sur le monument ou dans ses abords sont soumis à l'autorisation préalable du ministère de la Culture.



12. Des illustrations photographiques permettant une vue globale du monument, ainsi que des vues partielles des parties essentielles





























































































































































13.La bibliographie utilisée en référence, en annexant les extraits des ouvrages utilisés dans la rédaction du dossier

Algérie - Hall de la gare d'Oran [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 21 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://algeriemesracines.com/famille/page-photo-famille.php?id=20555&idfamille=lucette-valentin-oran>.

BALLU, Albert (1849-1930) Auteur du texte. Guide illustré de Djemila (Antique Cuicul), par Albert Ballu, architecte en chef des monuments historiques de l'Algérie. Alger : Jules Carbonel, 1926. [Consulté le 16 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k320953q>.

BALLU, Albert. Les Ruines de Timgad (Antique Thamugadi). [S. l.] : Neurdein frères, imprimeurs-éditeurs, 1911.

BALLU, Albert. Les Ruines de Timgad... Nouvelles découvertes... Ouvrage illustré, etc. [S. l.] : [s. n.], 1903.

BALLU, Albert. Les ruines de Timgad, antique Thamugadi : sept années de découvertes (1903-1910). [S. l.] : Neurdein Frères, 1911.

Carte de la province d'Oran [image en ligne]. 1845. [Consulté le 14 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53065248s>.

OULEBSIR, Nabila. Les Usages du patrimoine : Monuments, musées et politique coloniale en Algérie, 1830-1930. Paris : Les Editions de la MSH, 2004, p. 335.

CROUZET, Fabienne. L'orientalisme architectural en Tunisie : œuvre et carrière de Raphaël Guy (1869-1918). ABE Journal. Architecture beyond Europe [en ligne]. Laboratoire InVisu CNRS/INHA (UAR 3103), Octobre 2018, no 13, p. 31. [Consulté le 21 octobre 2021]. DOI 10.4000/abe.4593.

DERROITTE, Luc. Dictionnaire de l'ornement. Paris : Gisserot, 9 février 2012, p. 19.

GIDE, André, ROUART, Eugène et WALKER, David H. Correspondance. [S. l.] : Presses Universitaires Lyon, 2006, p. 298.

La gare d'Oran - Période française - Fin XIXe et début XXe siècle [image en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 15 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <http://jeanyvesthorrignac.fr/AlbumOran2/Oran%20-%20Periode%20francaise/Fin%20XIXe%20et%20debut%20XXe%20siecle/slides/Sans%20titre%205.html>.

La nouvelle gare d'Oran [en ligne]. Afrique du Nord Illustrée. Alger, 1908. Disponible à l'adresse : http://www.jeanyvesthorrignac.fr/wa_files/La_20nouvelle_20gare_20du_20Plm_20_C3_A0_20Oran.pdf.

La nouvelle gare d'Oran [en ligne]. Afrique du Nord Illustrée. Alger, 1908. Disponible à l'adresse : http://www.jeanyvesthorrignac.fr/wa_files/La_20nouvelle_20gare_20du_20Plm_20_C3_A0_20Oran.pdf.

LAVENU, Mathilde et MATAOUCHEK, Victorine. Dictionnaire d'architecture. Paris : Éditions Gisserot, 2017, p. 22.

LEGLOBE, kad. La Nouvelle GARE D'Oran Algérie Rénovée par le savoir-faire Algériens [en ligne]. Oran, 2020. [Consulté le 1 novembre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://www.youtube.com/watch?v=c8pR-U-q124>

DERROITTE, Luc. Op.cit., p. 208.

OULEBSIR, Nabila et VOLAIT, Mercedes (dir.). L'orientalisme architectural entre imaginaires et savoirs. Paris : Picard : CNRS, 2009, p. 101.

PIATON, Claudine, HUEBER, Juliette, AICHE, Boussad, et al. Op.cit., p. 58.

SENHADJI, Dalila. La cathédrale du Sacré-Cœur d'Oran (1898-1913). Mélanges de la Casa de Velázquez. Nouvelle série [en ligne]. Casa de Velázquez, Novembre 2014, no 44-2, p. 249-278.

BALLU Théodore (répertoire des architectes diocésains du XIXe siècle) [en ligne]. [s. d.]. [Consulté le 20 avril 2018]. Disponible à l'adresse : <http://elec.enc.sorbonne.fr/architectes/17>.

TOURNEBŒUF., Patrick. Stations : Exposition photo des gares du pourtour méditerranéen [image en ligne]. 2021. [Consulté le 21 octobre 2021]. Disponible à l'adresse : <https://dz.ambafrance.org/Stations-Exposition-photos-des>.



**Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
École nationale supérieure d'architecture Paris La Villette**

UMR 3329 AUSSER - Laboratoire AHTTEP

École doctorale de géographie de Paris.

Discipline : Géographie - Spécialité : Architecture, Ville et Environnement

L'ARCHITECTURE DES GARES FERROVIAIRES EN ALGÉRIE

Enjeux et fragilités d'un patrimoine colonial.

Annexe II

Classement d'une partie des archives de la SNTF

Vers la découverte d'un centre d'archives

Thèse présentée par

Nour Eddine BENAÏSSA CHÉRIF

Soutenue le 17 /05 /2023

En vue de l'obtention du grade de Docteur de l'université Paris 1 Panthéon –
Sorbonne

Sous la direction de

Karen BOWIE

Table des matières

PRÉSENTATION DU PROGRAMME POUR LE CLASSEMENT D'UNE PARTIE DES ARCHIVES DE LA SNTF	3
CLASSEMENT D'UNE PARTIE DES ARCHIVES DE LA SNTF	9
LE STOCKAGE.....	24
QUELQUES ARCHIVES D'UN ARCHITECTE.....	30
HABITATION POUR INDIGÈNES.....	35
DOCUMENTS DIVERS.....	40

Présentation du programme pour le classement d'une partie des archives de la SNTF

L'objectif du classement des archives de la SNTF est de regrouper, trier, inventorier et classer une partie des archives de la Société nationale des transports ferroviaires. Cette initiative personnelle vise à préserver et valoriser ces documents pour faciliter la recherche aux personnes souhaitant découvrir la richesse de la documentation disponible dans ce centre.

Les archives de la SNTF comprennent des documents variés tels que des plans, des cartes, des photographies, des rapports techniques, des correspondances, des contrats, des factures et des études diverses.

Notre travail se concentre essentiellement sur les archives de la compagnie Paris Lyon Méditerranée. Bien que nous ayons déjà effectué beaucoup de travail, il reste encore beaucoup à faire. Nous espérons que le travail que nous avons accompli facilitera la recherche pour les chercheurs qui s'adressent à ce centre.

Les documents qui ont été traités ont été classés dans un fichier Excel, pour lequel nous donnerons des explications d'utilisation ultérieurement.

ARCHIVES - SNTF

COMPAGNIE P.L.M Algérie (1857-1939)

GARE D'ALGER

GARE DE MAISON
CARREE

GARE DE
AFFREVILLE

GARE DE
RELIZANE

DEPOT D'ALGER

GARE DE BLIDA

GARE DE ROUINA

GARE DE
PERREGUEUX

GARE H.DAY

GARE AFFROUN

GARE DE ATTAF

GARE D'ORAN

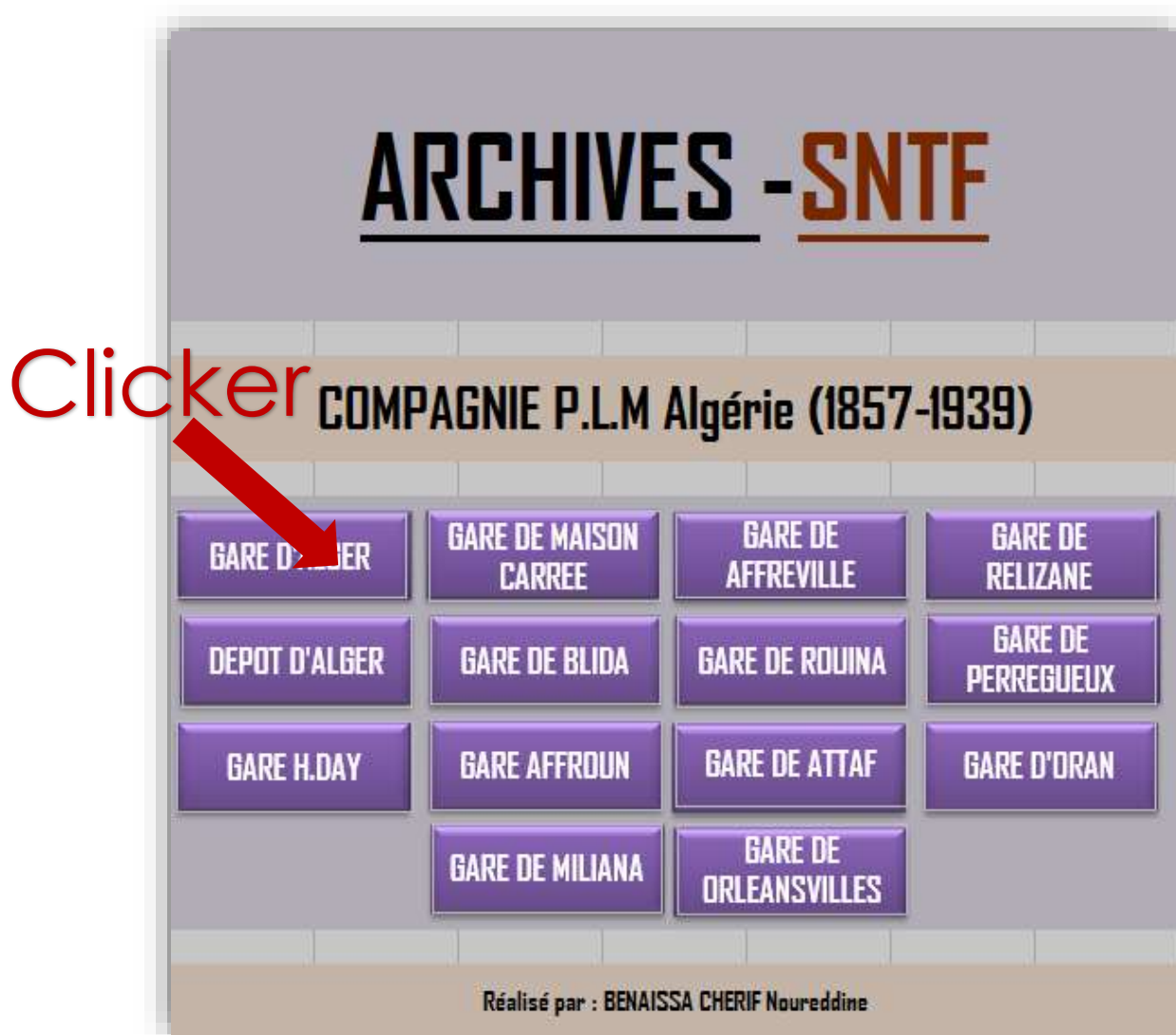
GARE DE MILIANA

GARE DE
ORLEANSVILLES

Réalisé par : BENAÏSSA CHERIF Noureddine

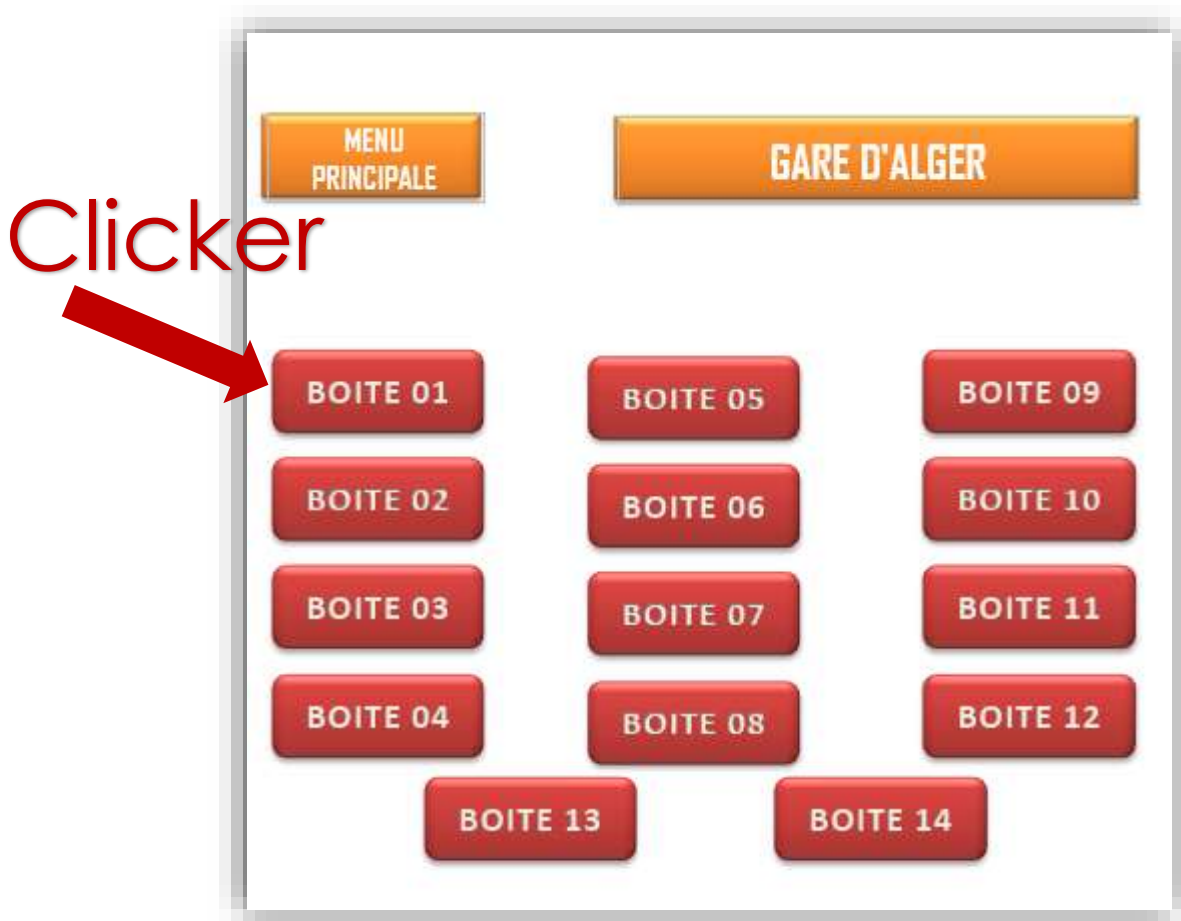
L'interface du programme que nous avons développé est centrée sur les recherches liées aux gares. Elle regroupe les informations de 14 gares différentes, commençant par la gare d'Alger, ainsi que d'autres gares telles que la gare de l'Attaf et la gare d'Orléansvilles.

D'autres recherches sont possibles à partir des fichiers ou des titres. Pour accéder au contenu des dossiers relatifs à une gare spécifique, il suffit de cliquer sur l'icône correspondante.



Lorsque vous cliquez sur l'une des icônes, vous découvrirez une série d'autres icônes qui représentent chacune une boîte numérotée. Le numéro de la boîte correspond à celui inscrit sur le dossier déjà rangé dans les rayonnages de la gare correspondante.

Cependant, il est important de noter que le nombre de boîtes peut varier d'une gare à l'autre, et cela peut refléter l'importance relative de chaque gare. Certaines gares plus importantes peuvent avoir des dizaines, voire des vingtaines de boîtes, tandis que d'autres gares plus petites peuvent n'en avoir que quelques-unes.



Une fois que vous êtes dans cette interface, vous avez plusieurs choix devant vous. Vous pouvez naviguer à travers une série de boîtes numérotées et feuilleter chaque boîte une par une jusqu'à ce que vous trouviez ce que vous cherchez.

Une autre option consiste à cliquer sur une boîte spécifique pour accéder à une série d'informations. Ces informations correspondent aux gros titres des dossiers les plus volumineux qui sont contenus dans cette boîte. Cela permet aux chercheurs de savoir rapidement si cette boîte contient des informations pertinentes pour leur recherche, ce qui peut les aider à gagner du temps et à trouver les boîtes qui correspondent le mieux à leurs besoins.

En utilisant les outils de recherche disponibles dans l'interface, vous pouvez rapidement localiser les informations dont vous avez besoin et accéder aux dossiers pertinents.

Boite	Contenu
BOITE 01	<p>Ligne Alger-Oran-gare d'Alger :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Notification des locaux du service des colis-postaux -1906 • Déviation du chemin du Golfe passant sous le Bastion N° 15 – 1895 • Gare d'Alger - Enquête et décision 1865
BOITE 02	<p>Ligne Alger-ORAN-gare d'Alger :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modification du BV • Construction d'une route à d'égoutts accolée au mur de clôture de la gare « côté mer » -1930 • Bâtiment PTT 1917 à 1933 • Installation d'un distributeur automatique de billets d'entrée et d'une barrière en fonte dans l'axe du couloir d'accès au trottoir N° 2 • Gare commune Alger et Agha-Divers - 1926 • Suppression des plaques tournantes dans certaines gares H.Dey • Modification et agrandissement des installations GV et PV -1906 • Installation d'usine à compression de gaz dans les gares d'Alger et Oran
BOITE 03	<p>Ligne Alger-Oran –Ville d'Alger Saint-Saëns :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tranche Transfert de la Mécanographie au RC. Installation du Service Médical • Pose de capots en tôle sur les appareils de déclenchement pour signaux automate • Alger-Ateliers d'Alger- H.Dey- Hippodrome du Caroubier-Oran -1934 • Agence d'Alger-Agence PLM d'Alger. Amélioration à réaliser en vue du centenaire • Ville d'Alger –chauffage des bureaux de la coordination -1943 • Éclairage Électrique –1924 à 1930

Une fois que vous avez navigué à travers les boîtes numérotées et que vous avez trouvé celles qui contiennent les informations dont vous avez besoin, vous pourrez vous faire une idée de l'ampleur du travail réalisé pour classer et organiser les documents contenus dans ces boîtes.

Classement d'une partie des archives de la SNTF

Les boîtes numérotées que vous pouvez consulter sont en lien avec la compagnie PLM (Paris Lyon Méditerranée), et contiennent une grande variété de documents. Parmi ces documents, on trouve des procès-verbaux, des plans, des cartes, des lettres, et bien d'autres types de documents. Ces documents couvrent une période d'environ 70 ans, ce qui témoigne de l'importance historique et culturelle des informations contenues dans ces boîtes.

La classification et l'organisation de ces documents ont été réalisées avec un soin afin de garantir leur sécurité, leur accessibilité et leur utilisation future. Les archives sont souvent considérées comme un héritage culturel et historique précieux, et il est donc essentiel de les préserver et de les classer de manière professionnelle et rigoureuse.

L'organisation de ces documents a permis aux archivistes de faciliter l'accès à ces informations pour les chercheurs, les historiens et les membres du public intéressés par l'histoire de la compagnie PLM et le chemin de fer Algérien.

En somme, les boîtes numérotées que vous pouvez consulter dans cette interface contiennent une mine d'informations historiques et culturelles. La classification et l'organisation rigoureuses de ces documents témoignent du travail fourni pour préserver et mettre à disposition ces informations précieuses."

Salle	Boite	Contenu
04	01	<p>Ligne Alger-Oran-gare d'Alger :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Notification des locaux du service des colis-postaux -1906 b) Déviation du chemin du Golfe passant sous le Bastion N° 15 – 1895 c) Gare d'Alger - Enquête et décision 1865.
04	02	<p>Ligne Alger-ORAN-gare d'Alger :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Modification du BV b) Construction d'une route à d'étrépitus accolée au mur de clôture de la gare « côté mer » -1930 c) Bâtiment PTT 1917 à 1933 d) Installation d'un distributeur automatique de billets d'entrée et d'une barrière en fonte dans l'axe du couloir d'accès au trottoir N° 2 e) Gare commune Alger et Agha-Divers - 1926 f) Suppression des plaques tournantes dans certaines gares H. Dey g) Modification et agrandissement des installations GV et PV -1906 h) Installation d'usine à compression de gaz dans les gares d'Alger et Oran.
04	03	<p>Ligne Alger-Oran –Ville d'Alger Saint-Saëns :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tranche Transfert de la Mécanographie au RC. Installation du Service Médical • Pose de capots en tôle sur les appareils de déclenchement pour signaux automate • Alger-Ateliers d'Alger- H. Dey- Hippodrome du Caroubier-Oran -1934 • Agence d'Alger-Agence PLM d'Alger. Amélioration à réaliser en vue du centenaire • Ville d'Alger –chauffage des bureaux de la coordination -1943 • Éclairage Électrique – 1924 à 1930 • Alimentation 1^{ère} section –gare d'Alger Agha et des Ateliers • Mise en vente de l'immeuble MAYOUX-3 Rue Dument D'Urville « Bureau de Ville ».
04	04	<p>Ligne Alger-Oran-Gare d'Alger :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Déplacement de la plaque tournante de la voie 15 -1925 • Extension du port vers le sud-est -1914 • Étude sur l'avenir des voies droites des chemins de fer algériens - 1953 • Immeuble de la rue Denfert Rochereau « Surélévation » -1956 • Avant-projet des voies du port d'Alger : Enquête d'audite d'utilité publique
04	05	<p>Ligne-Alger-Oran-Gare d'Agha :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Suppression de plaques tournantes. Pose de nouvelles voies -Projet Abandonné- • Éclairage de la gare • Travaux 1^{ère} section. Divers dossiers • Ponts à bascule -1910 -1921 • Agrandissement des bureaux – Déplacement du service postal - 1921
04	06	<p>Ligne-Alger-Oran- Gare d'Agha :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Installation d'un distributeur pour essence avec réservoir souterrain - 1926 • Agha-Tafoura -Construction d'une nouvelle caserne. (Dépôt d'isolés Métropolitaines) • Alimentation • Construction d'un bâtiment pour les bureaux de la petite vitesse- Projet du 1 .08 • Agrandissement des installations GV.1908 • Établissement d'une nouvelle voie 4 -1913

		<ul style="list-style-type: none"> • Établissement d'une halle pour le S^{CE} des expéditions -1911 • Agrandissement de la halle aux expéditions ETAT -1928
04	07	Ligne-Alger-Oran-Gare d'Agha : <ul style="list-style-type: none"> • Halle aux arrivages. Avant de protection contre la pluie (côtés voie) 19. • Restauration des bâtiments des gares d'Alger et d'Agha • Construction de baraques à l'usage du personnel du 1er, 1bis et 1er Cartons • Société coopérative de consommation des employés des chemins de fer -1927 • Remplacement des clôtures en treillage par une clôture minimisée le long des trous • Installation du bureau de l'inspecteur de l'exploitation dans le Bte affecté au PTT • Abri pour les tracteurs automobiles, pompe à incendie • Construction d'un bâtiment destiné au Service Médical 81 bis -1930 • Gares d'Alger et d'Agha Établissement d'un pont 191
04	08	Ligne-Alger-Oran-Gare d'Agha : <ul style="list-style-type: none"> • Gare d'Agha et de Relizane • Cabinet Médical • Établissement d'une passerelle en B.A pour Piéton • Création d'un faisceau de triage à la gare d'Agha
04	09	Ligne-Alger-Oran-Gare d'Agha : <ul style="list-style-type: none"> • Établissement d'un chantier de lavage et de petit entretien à Molière • Aménagement d'un chantier de petit entretien et installations Diverses • Suppression des installations de la gare Molière comprise dans les emprises futures à la route Moutonnaire.2ème Étape • Construction d'un mur de soutènement et de clôture en bordure des terrains Molières
04	10	Ligne-Alger-Oran-Port d'Alger. « Agha » : <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un chantier de levage. P.E. A l'Emplacement des Ateliers • Établissement d'un dépôt d'autorails provisoire aux Ateliers d'Alger et Aménagent D • XIXe Corps Armé. Installation de quais au bout desservis par aiguille dans les gares : Agha et d'Hussein Dey • Aménagement d'un parking et d'une rompe d'accès -1957 • Construction d'une voie ferrée pour desservir le quai de Dakar • Deux Moulins. Construction d'un groupe scolaire à l'emplacement de l'ancienne gare CFRA. Dépôt Carnot. Remise d'une parcelle de terrain par la société des C.F.R.A
04	11	Ligne-Alger-Oran-Gare d'Agha : <ul style="list-style-type: none"> • Aménagement du grand Mole de l'Agha. Voies Ferrées -1933 • Raccordement entre les voies de service du quai sud du môle et la gare de triage • Prolongement des voies de gare et extension des moyens -1910
04	12	Ligne-Alger-Oran-Gare d'Agha : <ul style="list-style-type: none"> • Arrière port de l'Agha. Voies ferrées des terres pleines • Établissement d'une 3^{ème} voie de circulation entre les gares Agha et H. Dey. Ateliers • Arrière port d'Agha. Pièces ayant servi à dresser le projet
04	13	Ligne-Alger-Oran-Gare d'Agha : <ul style="list-style-type: none"> • Raccordement des voies vers à la gare d'Agha • Installation d'une voie de Desserte des Hangars- Abris 1946 • Déplacement de la V.N Rue de Béziers. Embranchement Particulier.
04	14	Ligne-Alger-Oran :

		<ul style="list-style-type: none"> • Utilisation des locaux libérés par le Service Électrique -1946. • Utilisation par les PTT d'une partie du local du transit international. • Embranchement particulier- Agha-Bassin de Mustapha -1941. • Aménagement du chantier à Combustible définitif -1940. • Embranchement particulier 1^{er} Section. Divers.
04	15	Ligne-Alger-Oran-Ateliers du HAMMA : <ul style="list-style-type: none"> • Agrandissement modification et Suppression de diverses installation affectées à l'usage des dépôts et Ateliers ainsi qu'a rangement des voitures entre les gares d'Alger et d'Oran. Établissement de 17^m à Alger. Orléansvilles et Oran. • Installation d'un atelier d'apprentis -1919. Affaires générales -1899. • Abattoir. Clôtures. Remise en état de clôtures -1919. • Halte de l'abattoir. Installation d'une guérite pour la distribution des billets. • Logements de surveillant de ronde devenu disponible - modification à approuver pour loger un chef de dépôt -1923. • Incendie du 24.12.1920. Magasin général. • Dépôt et Ateliers d'Alger. Dossiers administratifs.
04	16	Ligne-Alger-Oran-Ateliers du HAMMA : <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'une baraque à l'usage de vestiaire. • Construction d'une huilerie au magasin général d'Alger. • Amélioration des locaux et de l'outillage des Atelier set du dépôt. • Agrandissement de l'Atelier de levage du dépôt. Construction pour l'outillage d'un local adossé.
04	17	Ligne-Alger-Oran-Ateliers du HAMMA : <ul style="list-style-type: none"> • Allongement de la voie de la bascule -1930. • Compagnie Internationale des wagons-lits. • Développement du MARABOUT de Sidi-BELLIL et transfert de lazaret. • Dépôt remaniement du bâtiment des bureaux. 1931. • Transfer à la gare d'Agha et de l'Atelier des wagons-lits. • Création d'un faisceau de port au Hameau. CH-QUINT. • Dépôt d'Alger. Étape -1932-1933.
04	18	Ligne-Alger-Oran-Ateliers d'Alger : <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un atelier de montage et de chaudronnerie. • Ville d'Alger. Construction des nouvelles halles centrales. Avant-Projet. • Allongement de l'atelier d'ajustage. Machines-Outils. Forges, Fonderie...et Remaniements divers.
04	19	Ligne-Alger-Oran-Ateliers d'Alger : <ul style="list-style-type: none"> • Nouveau dépôt d'Alger – Exécution Première Urgence. • Atelier d'Alger – Allongement des nefs – Montage – Annexe Des moteurs et chaudronnerie. • Construction de bâtiment pour « petite chaudronnerie ». Parc Modèles et Bureaux • Transformation et agrandissement des installations.
04	20	Ligne-Alger-Oran-dépôt d'Oran : <ul style="list-style-type: none"> • Transformation et agrandissement des installations. 1^{ère} étape. Exécution • 1^{ère} Étape – Pont Tournant de 35 m.
04	21	Ligne-Alger-Oran-Ateliers et dépôt d'Alger : <ul style="list-style-type: none"> • Création d'un dépôt d'automotrices. • Ateliers d'Alger transformation et agrandissement des installations adjointes • Ateliers e dépôt d'Alger. Construction d'un magasin général.
04	22	Ligne-Alger-Oran-Ateliers :

		<ul style="list-style-type: none"> • Projet 2010 bis – Projet remplacé par le projet présenté le 12 octobre 1938. • Surélévation du bâtiment pour logements de chefs et S/chefs de dépôt. • Aménagement d'un chantier provisoire de stockage de combustibles et clôture de nos installations Côté route Moutonnaire. • Alignements au droit des Ateliers du Hama. • Construction d'un bâtiment d'hygiène à l'usage des mécaniciens et chauffeurs.
04	23	Ligne-Alger-Oran-Ateliers et dépôt d'Alger : <ul style="list-style-type: none"> • Aménagement d'un dépôt pour autorails et d'un petit entretien. • Construction d'un magasin de distribution, bureau, bâtiment pour fonderie 1939. • Couverture des voies rayonnante. • Aménagement d'un dépôt pour autorail et d'un petit entretien.
04	24	Ligne-Alger-Oran : <ul style="list-style-type: none"> • Ateliers et dépôt d'Alger-2^{ème}- étape du projet, 2010.14.15
04	25	Ligne-Alger-Oran : <ul style="list-style-type: none"> • Mur de soutènement en bordure de la route Mentonnaire. • Rectification de cette route au bas de la rampe NOEL.
04	26	Ligne-Alger-Oran-Ateliers et dépôt d'Alger : <ul style="list-style-type: none"> • Extension des installations -2^{ème} phase - 2^{ème} étape. Projet complémentaire. • Transformation de la halte des Ateliers d'Alger. Passage Souterrain pour piéton « Rue Crampe »
04	27	Ligne-Alger-Oran-Ateliers d'Alger : <ul style="list-style-type: none"> • Extension des installations. 2^{ème} phase 3^{ème} étape. • Extension des installations. 2^{ème} phase 3^{ème} étape. • Construction du dépôt définitif pour autorail. • Aménagement définitif des voies des Ateliers.
04	28	Ligne-Alger-Oran-Ateliers et dépôt d'Alger : <ul style="list-style-type: none"> • Projet N° 21.101.003 (TC 1940), Travaux Divers. • Établissement d'une 2^{ème} voie entre les Ateliers et Maison Carrée - 1890.
04	29	Ligne-Alger-Oran-Gare H. Dey : <ul style="list-style-type: none"> • Transfert des installations de la société « Les consommateurs de pétrole ». • Installation d'un capteur d'eau -1924. • Extension des installations GV et GP -1925. • Bâtiment des voyageurs. Transformation -1928
04	30	Ligne-Alger-Oran-Gare H. Dey : <ul style="list-style-type: none"> • Gare de triage. Correspondance. • Divers. • Établissement de voies de remisage.
04	31	Ligne-Alger-Oran-Gare H. Dey : <ul style="list-style-type: none"> • Correspondance. Exécution, 1929-1933. • Évaluation de la dépense.
04	32	Ligne-Alger-Oran-Gare H. Dey : <ul style="list-style-type: none"> • Demande de la commune d'H. Dey au sujet locations. • Passage à niveau. • Réclamation du colonel de l'Artillerie au sujet de dégâts occasionnés par les eaux à ses immeubles situés à. Dey 24 et 25.09.1918. • Construction d'une gare de triage. • Caroubier triage. Magasin d'Alger et Parc H. Dey. Aménagements divers.
04	33	Ligne-Alger-Oran-Gare H. Dey : <ul style="list-style-type: none"> • Embranchement particulier.
« 04	34	Ligne-Alger-Oran-Caroubier :

		<ul style="list-style-type: none"> • Embranchement particulier. • Halte de l'hippodrome au Caroubier. • Établissement entre les gares d'H. Dey et Maison Carrée d'un arrêt pour des compétitions l'Hippodrome du Caroubier.
04	35	Ligne-Alger-Oran-Maison Carrée : <ul style="list-style-type: none"> • Installation demandée par le S^{CE} militaire, 1899-1909. • Raccordement à la gare de Maison Carrée de ligne de l'EST-Algérien. • Plan des constructions de la gare de Maison Carrée en 1862. • Construction d'un trottoir central, 1898-1899. • Construction d'une annexe, 1906-1907.
04	36	Ligne-Alger-Oran-Maison Carrée : <ul style="list-style-type: none"> • Extension des installations et améliorations diverses. Adjudication. • Pièces à disposition. • Projet complémentaire.
04	37	Ligne-Alger-Oran-Maison Carrée : <ul style="list-style-type: none"> • Embranchements particuliers -1929.
04	38	Ligne-Alger-Oran-Maison Carrée. « EL-HARRACH » : <ul style="list-style-type: none"> • Construction de route moutonnaire d'Alger à Maison Carrée -1913.
04	39	Ligne-Alger-Oran-gare de Gué de Constantine : <ul style="list-style-type: none"> • Établissement d'une gare de triage entre Maison Carrée et Gué de Constantine. • Extension du chantier de désinfection avec liaison directe aux voies 4 et 6.
04	40	Ligne-Alger-Oran-gare de Blida : <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des installations de transbordement. Projet Initial 1949. • Protection de la voie • Renouvellement et renforcement de voie entre Gué de Conta et Baba Ali -1923. • Embranchement particulier.
04	41	Ligne-Alger-Oran-BABA-ALI : <ul style="list-style-type: none"> • Embranchements Particuliers. • Renouvellement et renforcement de la voie unique entre les gares. • Assainissement de la gare de Boruta -1913. • Ouverture au service complet et dénomination –Baba-Ali-Saoule, 1905. • Transformation de l'arrêt en gare Baba-Ali -1902. • Transformation en ponts métallique de deux aqueducs -1904.
04	42	Ligne-Alger-Oran-Boufarik : <ul style="list-style-type: none"> • Suppression de chariots roulants et rétablissement au profit normal des trottoirs dans diverses gares -1926. • Alimentation en eau. • Travaux à exécuter pour protéger la route contre les eaux entre Boufarik et Beni-Merced. • Aqueduc de 3^m du km. 34+370 -1907. • Agrandissement de la gare de Boufarik -1899. • Renouvellement et renforcement de la voie unique entre les gares de Sidi Aïd et Boufarik. • Sidi Aïd-Installation d'une chambre de service dans les gares de sidi Aïd, Oued Der, Barrage, Aral, Van pour loger les intérimaires en déplacement.
04	43	Ligne -Alger-Oran-Beni Marad -Biofabric: <ul style="list-style-type: none"> • Installation d'un pont à bascule. • Embranchement Particulier. • Boufarik-Établissement d'un service de débord à gauche, et allongement côté *** de la voie d'évitement et des voies de service

		ainsi qu'améliorations et modifications y d'installation inutilisées sur la ligne -1912.
04	44	Ligne-Alger-Oran-gare de Blida : <ul style="list-style-type: none"> • Plans de la gare -1892. • Construction d'un Aqueduc de 1^m20 sous les voies de gare -1892. • Boufarik-Service de la cavalerie -1942. • Voies de transbordement pour les minières -1903. • Éclairage au gaz -1905. • Nouvelle affectation des locaux 1925. • Projet d'agrandissement pour le service local –PV- 1891-1900. • Quai de halle. • Agrandissement du service des marchandises -1892. • Construction d'un abri pour les voyageurs -1896.
04	45	Ligne-Alger-Oran-Boufarik-Beni-Merced-Dépôt de de Blida : <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un cul de sac de sécurité. • Installation d'un PT de 24m. Améliorations diverses. • Extension des installations de transbordements -1926. • Étude de tracés d'embranchements particuliers pouvant être réalisés. • Service du génie militaire -1941.
04	46	Ligne-Alger-Oran-dépôt d'Oran : <ul style="list-style-type: none"> • Extension des installations de transbordements -1926.
04	47	Ligne-Alger-Oran-Blida : <ul style="list-style-type: none"> • Prolongement de la V.N vers la ville. • Construction des bureaux pour la 7^{ème} et la 8^{ème} section -1944. • Embranchement Particulier. • Passage à niveau.
04	48	Ligne-Alger-Oran-Blida : <ul style="list-style-type: none"> • Embranchement particulier- 1^{ère} section.
04	49	Ligne-Alger-Oran-la Chiffra et Mouia-Ville : <ul style="list-style-type: none"> • Établissement d'une 2^{ème} rangée de blocs de défense « Oued Chiffa ». • Travaux 1^{ère} section Oued El Kabîr, 1900-1904. • Oued Chiffa Km 56 inondation. • Affaire Brossette GAILLIARD et Consorts, 1872-1890. • Affaire Douillet 1904. • Station de la Chiffa.
04	50	Ligne-Alger-Oran-EL-Affront : <ul style="list-style-type: none"> • Dessins et maitre d'ouvrages. 1868. • Pont métallique 1^{ère} section 1905. • Agrandissement des installations PV, jonction par aiguille des voies de service avec les voies principales ainsi qu'allongement de la voie 2 côté Oran. • Construction d'un poste pour les conducteurs de trains 1920. • Embranchement particulier. • Mouzayon-ville. Trottoirs 1915, Éclairage 1933. Bâtiments des voyageurs. • Mouzayon-ville. Construction Métres et Ouvrages d'art - 1867.
04	51	Ligne-Alger-Oran-EL-Affront : <ul style="list-style-type: none"> • Embranchement destiné à desservir les divers établissements industriels situés à proximité de la gare Vil coup. Tabacum -1936. • Éclairage de la gare par l'électricité -1934. • Télégraphie, Téléphonie -1928 • Écoulement des eaux provenant de la douche et des lavabos de la remise. • Assainissement du quartier de la gare -1927. • Insalubrité de la gare provenant des fossés environnent. • Projet d'assainissement présenté par la commune 1925.

		<ul style="list-style-type: none"> Utilisation de la remise à machine VM. Et installation d'un pont tournant de 17 mètres -1933.
04	52	Ligne-Alger-Oran-EL-Affront : <ul style="list-style-type: none"> Construction d'un perré au kilomètre 86^k -1906. Suppression du P.M. Construction d'un P.S. Protection du remblai de droite contre les crues de l'Oued Der - 1931. Correspondances diverses -1933. Embranchement particulier. Assainissement de la plateforme et construction d'un déversoir - 1933.
04	53	Ligne-Alger-Oran-Boume fa-Oued-Der : <ul style="list-style-type: none"> Entretien de la route et du Quai de changement et de déchargement de la gare. Épuration des eaux -1948. Protection de la voie contre des érosions de l'Oued-Der. Document Construction. Assainissement de la plateforme des voies à l'entrée. Travaux Divers.
04	54	Ligne-Alger-Oran-gare de Vesoul-Bénin : <ul style="list-style-type: none"> Viaduc du k^m 104. « Oued-Zebboudj » Réparation des maçonneries. Pont sur Oued-Zebboudj, 1916-1933. Ponts métalliques divers. Souterrain d'Adelia- Assainissement de la plateforme de la voie. Renouvellement et renforcement de la voie unique dans le souterrain Adelia. Construction d'un mur de soutènement. Dossier Administratif.
04	55	Ligne-Alger-Oran-gare de Miliana, Margueritte : <ul style="list-style-type: none"> Installation à faire pour l'expédition des minières de la mine Zaccar. Raccordement de la gare de Miliana du chemin de grande communication d'Adelia à Renault 1911. Installation d'un tramway électrique entre la gare de Méline Marey et de la ville de Miliana -1907. Transformation de la gare d'Adelia en gare de 5^m classe -1975. Agrandissement de la gare d'Adelia 1887. Construction d'un Quai de changement de la gare d'Adelia. 1894
04	56	Ligne-Alger-Oran-gare de Miliana Margueritte. <ul style="list-style-type: none"> Établissement d'une nouvelle voie pour les minières -1912. Agrandissement Divers. Gestion de terrain à la commune de Méline pour l'ouverture du chemin d'J.C N° 5 -1929. Raccordement du tramway à la gare de Miliana Margueritte et Amfreville 1925. Travaux divers et remise en état de la voie des minières e -1924. Allongement des voies d'évitement -1932.
04	57	Ligne-Alger-Oran-Amfreville : <ul style="list-style-type: none"> Installation d'un atelier pour le service de la traction. Restauration de la maison d'habitation de la gare Amfreville près du PN.18. Construction d'un hangar abri pour le stockage des céréales -1927. Buffet. Sous dossier. Amélioration et extension des installations 1927. Raccordement à notre gare de la ligne. C.F.R.A. d'Amfreville à Amour. Construction des locaux à l'usage des mécaniciens et chauffeurs et remaniement des installations existantes à Amfreville et Orléansvilles -1922. Bâtiment des mécaniciens et chauffeurs. Éclairage de la gare.

04	58	Ligne-Alger-Oran- gare d'Amfreville : <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un bâtiment pour mécanicien et chauffeur. • Extension des installations de débord. • Décompte des travaux de la gare d'Amfreville. Construction.
04	59	Ligne-Alger-Oran-Amfreville : <ul style="list-style-type: none"> • Installation d'in pont tournant articulé de 35^m de diamètre. • Remplacement du pont de 14 mètres par un pont de 17^m Adja -1925. • Construction d'une consigne pour les bagages et les colis postaux - 1903. • Acquisition des terrains nécessaires à l'extension des installations.
04	60	Ligne-Alger-Oran-mètres-Amfreville : <ul style="list-style-type: none"> • Gare d'El-Affront. Suppression de la machine alimentaire. Gare d'Orléansvilles, Relizane, l'Hillel, Perrégaux. ST Denis du Sigg. • Amélioration des prises d'eau 1932. • Alimentation en eau, 1878-1920. • Pénurie d'eau. Utilisation de la source d'Ain-Sefra 1924.
04	61	Ligne-Alger-Oran-Miliana-Margueritte -Amfreville : <ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle installation de la Ste des Mines de Zaccar. • Embranchement particulier. • Modification de l'installation en but de l'électrification 1947. • Renforcement des culées du Pont Métallique.
04	62	Ligne-Alger-Oran-Gare de litre : <ul style="list-style-type: none"> • Projet de gare à litré 1882. • Métrés ouvrage d'art 1870-1889. • Embranchement particulier 1937. • Dossier administratif 1938. • Pont de Chéelif. • Pont métallique
04	63	Ligne-Alger-Oran-Gare Duperré-Ruina-Ruina. : <ul style="list-style-type: none"> • Construction de docks et magasins 1939. • Extension des installations. • Agrandissement de la Gare 1925. • Alimentation 1870.
04	64	Ligne-Alger-Oran-Gare Herba : <ul style="list-style-type: none"> • Extension des installations du Bâtiment Voyageur 1924. • Construction d'une salle d'attente 1926. • Construction d'un quai 1926.
04	65	Ligne-Alger-Oran-Ruina : <ul style="list-style-type: none"> • Allongement du quai et du trottoir 1931. • Dortoir pour les agents des terrains 1923. • Établissement d'une prise d'eau. • Remise en état du bureau du chef de la Gare. • Dossier Éclairage et électricité. • Suppression du mot « Oued » de la dénomination de cette gare 1907. • Installations pour les minerais 1912.
04	66	Ligne-Alger-Oran- gare ATTAFS : <ul style="list-style-type: none"> • Alimentation et installation électrique. • Déplacement de la Gare : vœu du conseil municipal 1913. • Dossier Éclairage et électricité. • Création d'un point d'arrêt des trains • Extension des Installations.
04	67	Ligne-Alger-Oran- Oued el FADDA : <ul style="list-style-type: none"> • Installation d'un point de bascule de 35 tonnes. • Établissement d'un arrêt de 1^{ère} classe. • Station de Émoulage -Vauban et gare d'oued el Edda 1904. • Plans et métrés 1876.
04	68	Ligne-Alger-Oran- Oued el FADDA :

		<ul style="list-style-type: none"> • Installation d'un point de bascule de 35 tonnes. • Établissement d'un arrêt de 1^{ère} classe. • Station de Émoulage -Vauban et gare d'oued el Edda 1904. • Plans et métrés 1876.
04	69	Ligne-Alger-Oran- Orléansvilles : <ul style="list-style-type: none"> • Métrés et plans 1869-1871. • Installation des bureaux de la 2^{ème} station 1906. • Remise pour 06 locomotives 1869. • Dessin de détails 1960.
04	70	Ligne-Alger-Oran- Orléansvilles : <ul style="list-style-type: none"> • Dessins de détails Gare Orléansvilles. 3^{ème} classe. • Déplacement du bureau du commissaire de surveillance 1897. • Construction d'un bâtiment pour mécanicien et chauffeurs 1931. • Construction un étage sur l'annexe de la remise des machines.
04	71	Ligne-Alger-Oran- Orléansvilles : <ul style="list-style-type: none"> • Agrandissement des installations 1932. • Installation d'un vérin hydrolique 1933. • Construction d'un bâtiment pour messagerie 1933. • Pont tournant de 35m.
04	72	Ligne-Alger-Oran- Orléansvilles : <ul style="list-style-type: none"> • Alimentation en Eau 1911-1924.
04	73	Ligne-Alger-Oran- Orléansvilles : <ul style="list-style-type: none"> • Alimentation en Eau. • Prise d'eau de la gare d'Orléansvilles « Plan général ».
04	74	Ligne-Alger-Oran- Orléansvilles : <ul style="list-style-type: none"> • Adjudication 2^{ème} étage. • Raccordement de la gare PLM de la ligne à voie étroite d'Orléansvilles à Ténès.
04	75	Ligne-Alger-Oran- Orléansvilles : <ul style="list-style-type: none"> • Passage à niveau. • Embranchement particulier 1934. • Ouvrage de franchissement de la tranchée du chemin de fer.
04	76	Ligne-Alger-Oran- cheron-boudoir. <ul style="list-style-type: none"> • Déplacement du quai découvert 1928. • Transformation de l'arrêt de la Gare 1886. • Création d'un arrêt en face du village de Boukadir 1876. • Gare d'el Meda et débit des grues hydrauliques 1925. • Oued-SL agrandissement de la gare 1883.
04	77	Ligne-Alger-Oran- Oued Riou <ul style="list-style-type: none"> • Renouvellement et renforcement de la voie unique. • Construction du quai découvert 1929. • Création d'une cour 1929. • Agrandissement de la Gare de la SL 1877. • Extension des installations de transbordement suite à l'arrivée de la ligne de Relizane à Prevost-Paradol par Zemmour ah 1912-1919. • Le logement d'un homme d'équipe 1881. • Dégâts occasionnés sur la voie par l'orage du 1918.
04	78	Ligne-Alger-Oran- Relizane. <ul style="list-style-type: none"> • Document de construction • Inondation du 27 novembre et 31 décembre 1927. • Station de Relizane-dessins de détails 1869.
04	79	Ligne-Alger-Oran- Relizane. <ul style="list-style-type: none"> • Installation d'une grue de chargement de 10 tonnes. 1939. • Embranchement particulier. • Aménagement des bureaux de la 7^{ème} section. • Amélioration de l'accès de la Gare 1924. • Aménagement d'un bureau spécial pour l'agent de la recette 1914.

		<ul style="list-style-type: none"> Correspondances et divers 1928.
04	80	Ligne-Alger-Oran <ul style="list-style-type: none"> Installation d'une grue de chargement de 10 tonnes. 1939. Déviations de la voie ferrée entre la gare d'oued el Malan et de Douaire sidi Saada. Consignes. Projet de la gare 1882-1885. Correspondances 1882. Pièces Divers 1885.
04	81	Ligne-Alger-Oran –Oued-Malan <ul style="list-style-type: none"> Installation d'une borne fontaine. Maison de stationnement 1868. Passage à niveau. Dédouement de la voie unique. Pont métallique. Perrégaux divers 1913.
04	82	Ligne-Alger-Oran –Gare Perrégaux. <ul style="list-style-type: none"> Suppression d'une plaque tournante de 4m40. Installation de transbordement de matériel roulant destiné à la ligne de sidi-Bil abas. Agrandissement du logement du chef de la gare. Agrandissement des bâtiments voyageurs 1882.
04	83	Ligne-Alger-Oran –Gare Perrégaux. <ul style="list-style-type: none"> Programme d'exécution des travaux 1930. Atelier d'ajustage –montage. Atelier d'électricité-fonderie. Atelier de chaudronnerie et forage.
04	84	Ligne-Alger-Oran –Gare Perrégaux. <ul style="list-style-type: none"> Dossiers administratifs. Fusion des installations, voies normales, voies métriques. Inondation des 27 nov. et 31 déc. 1927.
04	85	Ligne-Alger-Oran –Gare Perrégaux. <ul style="list-style-type: none"> Conduite d'eau de Bou-henni et Bil abas 1933. Régularisation des dépôts.
04	86	Ligne-Alger-Oran –Gare Perrégaux. <ul style="list-style-type: none"> Inondation de 1927. Construction d'un aqueduc au 353km+250. Déviations définitives entre Km 345 et 348
04	87	Ligne-Alger-Oran –Gare Perrégaux. <ul style="list-style-type: none"> Projet d'arrêt pour 1^{ère} classe 1889. Inondation de 1927. Cessions et acquisitions. Correspondances : Direction, Divers, voies...
04	88	Ligne-Alger-Oran –Gare Saint-Denis de Sigg / Häbra. <ul style="list-style-type: none"> Projet de buvette – sous dossier. Logement laissé libre par le service de l'exploitation dans l'immeuble. Alimentation 3^{ème} section Saint-Denis de Sigg. 1930.
04	89	Ligne-Alger-Oran –Gare Station Barbe du Télésat. <ul style="list-style-type: none"> Amélioration diverse. Construction d'un abri à voyageurs avec magasin 1912. Allongement de la voie des services et du quai découvert 1912. Amélioration du logement du chef de la Gare.
04	90	Ligne-Alger-Oran –Gare Station Barbe du Télésat. <ul style="list-style-type: none"> Dépose de la marquise. Installation du B.V coté cours de la gare de Blida.
04	91	Ligne-Alger-Oran –Gare Station Barbe du Télésat. <ul style="list-style-type: none"> Transformation de la Gare 1922-1924. Adjudications 1928.

04	92	Ligne-Alger-Oran –Gare Station Barbe du Télésat. <ul style="list-style-type: none"> • Électrification du poste de pompage 1924. • Agrandissement et construction d'une nouvelle galerie • Embranchement particulier d'IRCB 1950.
04	93	Ligne-Alger-Oran –Gare Station Barbe du Sania. <ul style="list-style-type: none"> • Construction légère à édifier pour remise du matériel et outillage de la voie 1923. • Construction d'une gare de triage de la formation. • Gare de triage. • Traité de 1911.
04	94	Ligne-Alger-Oran –nouveau dépôt Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Infrastructure 1ère étage. • Correspondance 1921. • Réclamation présentée par la société parisienne des entreprises.
04	95	Ligne-Alger-Oran – Dépôt Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Transformation du dépôt des emprises de la gare sur un terrain à 418km. • Atelier de levage 1921. • Dossiers Divers.
04	96	Ligne-Alger-Oran – Dépôt Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Transfert du dépôt d'Oran, Alimentation du dépôt. • Demande Bugeaud pour branchement sur conduit 200m. 1929.
04	97	Ligne-Alger-Oran – Dépôt Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Établissement d'une nouvelle voie la desserte des chantiers 1931. • Construction de trois fosses de remisage et de 2 fosses. • Gare de débord d'Oran ligne P.T.T • Assainissement et aération des constructions par procédé. • Gares et stations.
04	98	Ligne-Alger-Oran –Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Projet complémentaire. • Installation d'un pont de 35m, pourcentage des machines GARRAT.
04	99	Ligne-Alger-Oran –Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Embranchement particulier 3^{ème} section. Demande de la ville d'Oran. • Étude pour relier la ligne aux nouveaux abattoirs. • Embranchement particulier. • Diverses demandes.
04	100	Ligne-Alger-Oran –Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Installation des clôtures entre le pont de Gambetta et l'usine à gaz. 1933. • Pont métallique, rue Mostaganem.
04	101	Ligne-Alger-Oran –Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Atelier et pont tournant. • Maison d'habitation. • Section de Relizane. Ateliers d'Oran. • Dessins et détails.
04	102	Ligne-Alger-Oran –buffet d'Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un 2^{ème} étage et d'une buvette « Dossier d'exécution ».
04	103	Ligne-Alger-Oran <ul style="list-style-type: none"> • Construction d'un 2^{ème} étage et d'une buvette « Dossier d'exécution ». • Buffet d'Oran. Alimentation en eau 1921. • Traité pour alimentation en eau 1887. • Marché détails estimatif. • Soumissions et dessins 1887
04	104	Ligne-Alger-Oran - Gare d'Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Établissement d'une cour à vins ç droite de la ligne 1917.

		<ul style="list-style-type: none"> • Suppression des grilles d'Oran en vue de leur utilisation pour Tlemcen. • Télégraphie- téléphonie 1928. • Chauffage central 1928. • Projet établissement d'une route de la gare PLM au port 1921
04	105	Ligne-Alger-Oran - Dépôt d'Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Ouverture de 9 voies Rayonnantes, de Bte .35. M. • Déplacement de la bascule multiple et du vérin à retirer les essaients par-dessous. • Aménagement du dépôt Diesel 1946. • Construction d'un poste de visite pour les autorails – ORAN- Colomb-Bacha. • Pont tournant de 35M – execution.1935
04	106	Ligne –Alger – Oran – gare d'Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Utilisation des terrains rendus disponibles par le déplacement du dépôt pour construction d'un chantier de levage et l'extension des installations GV-PV. • Messagerie d'Oran. Monte-charges.
04	107	Ligne –Alger – Oran – gare d'Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Utilisation des terrains rendus disponibles par le déplacement du dépôt pour construction d'un chantier de levage et l'extension des installations GV-PV. • Améliorations diverses 1929.
04	108	Ligne –Alger – Oran – gare d'Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Allongement de la halle – PV. (2^{ème} étape). PV • Nouvel allongement de la messagerie.
04	109	Ligne –Alger – Oran – gare de Débord. <ul style="list-style-type: none"> • Exécution. • Projet de gare de Debord à Oran.
	110	Ligne –Alger – Oran – Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Remise en état de l'esplanade devant le BV • Construction d'un mur pour les ponts et chaussées en bordure de la ligne. • Construction des nouveaux abattoirs de la ville d'Oran. • Mise en état de viabilité des rues de la gare Jules-vernes. • Démolition des WC situés dans la cour des voyageurs 1938. • Construction d'un égout rue de Mostaganem à Oran 1903. • Extension des installations de l'éclairage électrique 1930.
Ville d'O	111	Ligne –Alger – Oran – gare d'Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Installation de 1^{ère} urgence infrastructure- superstructure. • Gare définitive d'Oran – Etat.1913 – 1930.
04	112	Ligne –Alger – Oran – gare d'Oran. <ul style="list-style-type: none"> • Réunion des gares à VN et VM, nouveau projet par CFAE. • Condition et débarquement 1944. • Gare commune d'Oran voie normal.
04	113	Ligne –Alger – Oran – Oran maritime <ul style="list-style-type: none"> • Projet d'Oran marine 1882. • Modification et agrandissement d'Oran marine 1886-1892. • Construction d'un quai ouvert avec bureau 1880. • Dépose de la voie huit 1905.
04	114	Ligne –Alger – Oran <ul style="list-style-type: none"> • Réunion des gares à VN et VM, 1^{ère} étape 1935. • Réunion des gares à VN et VM, 2^{ème} étape 1937.
04	115	Ligne –Alger – Oran – Oran maritime <ul style="list-style-type: none"> • Réunion des gares à VN et VM, nouveau projet par CFAE. • Déplacement vers le sud des installations de la gare projet 1930. • Oran marine, exécution G59.25.107

04	116	Ligne –Alger – Oran <ul style="list-style-type: none"> • Raccordement de la gare centrale d’Oran. • Rétrocession à la chambre de commerce 1912. • Installation d’une ligne téléphonique reliant la gare au central P.T. T
04	117	Ligne –Alger – Oran – Oran maritime <ul style="list-style-type: none"> • Voie provisoires 1928. • Installation d’une manutention de minière et de manganèse.1930. • Nouvelle route du Port 1926-1927. • Projet de construction entre avenue mont Derville et Oran marine. • Oran marine, exécution G59.25.107
04	118	Ligne –Alger – Oran – Oran maritime <ul style="list-style-type: none"> • Notification des voies quai charlemagne 1936. • Embranchement particulier 3^{ème} section Oran marine 1928. • Desserte des nouveaux terre-pleins. • Desservir le dépôt d’hydraulique.
04	119	Ligne –Alger – Oran – Oran maritime <ul style="list-style-type: none"> • Documents divers constructions.
04	120	Ligne –Alger – Oran – Oran maritime <ul style="list-style-type: none"> • Alimentation en eau • Construction.

Le stockage

En effet, le stockage des documents est aujourd'hui réalisé dans des rayonnages métalliques qui permettent d'optimiser l'espace de stockage et de faciliter l'accessibilité des documents. Sur chaque étagère, il y a entre 5 et 6 boîtes numérotées, ce qui permet de ranger un grand nombre de documents dans un espace relativement restreint.

Les numéros attribués aux boîtes correspondent à ceux que nous avons utilisés dans notre fichier et notre programme pour simplifier la tâche de recherche des utilisateurs. Cette numérotation a été soigneusement pensée et mise en place pour garantir une identification claire et précise de chaque boîte.

Il est important de noter que la numérotation des boîtes n'est pas seulement utile pour les utilisateurs, mais également pour les archivistes qui sont en charge de l'organisation et de la gestion des documents. En effet, une numérotation claire et cohérente permet de faciliter la localisation et le suivi des documents, ce qui est essentiel pour garantir leur sécurité et leur conservation à long terme.



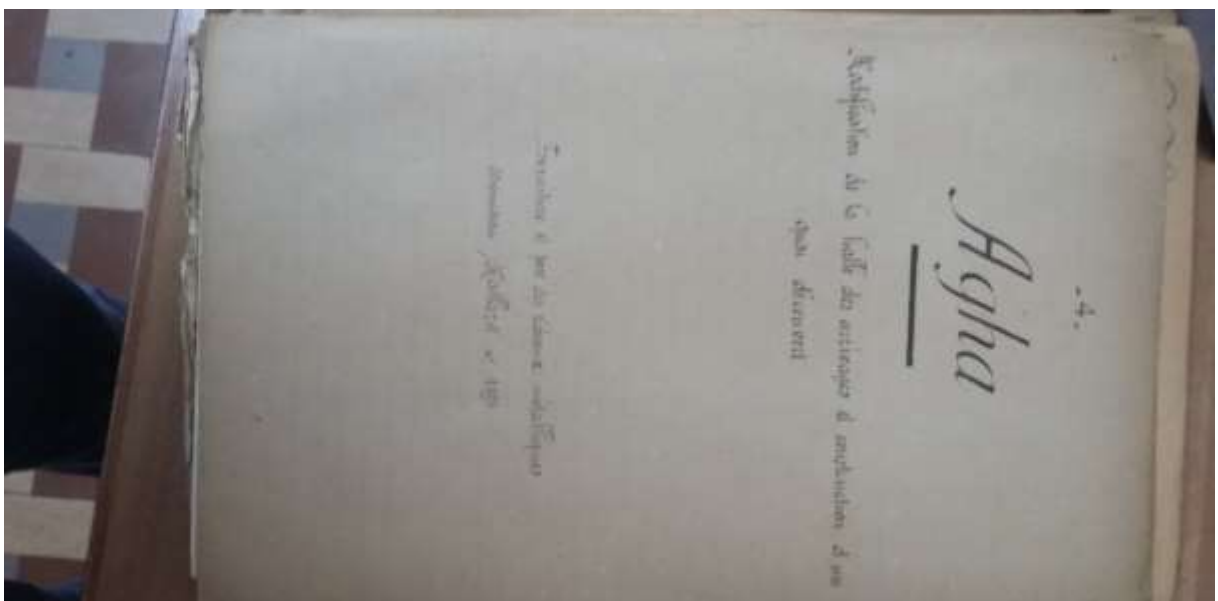
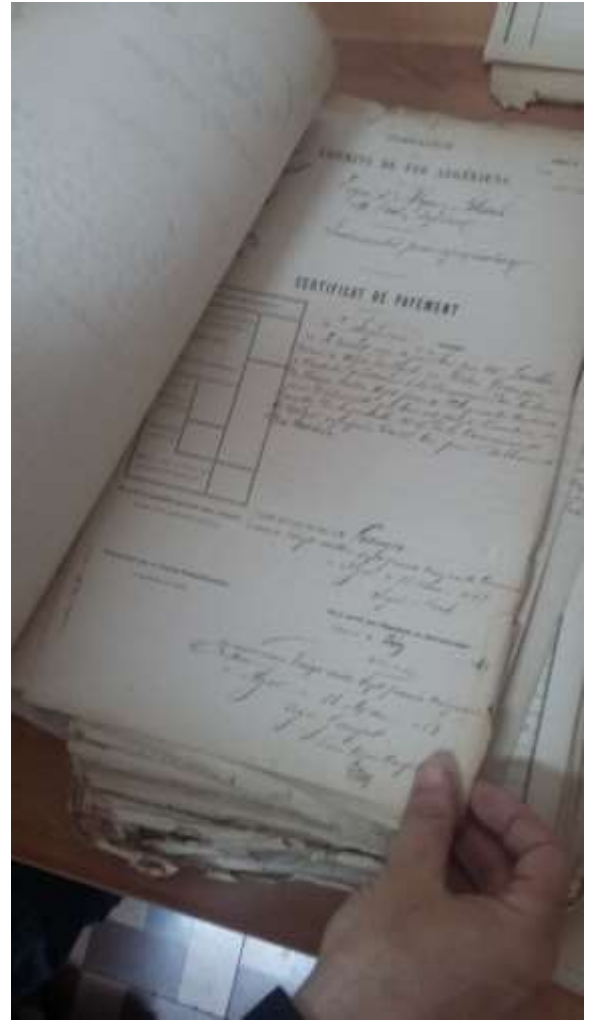


Une fois que nous avons compris le système de numérotation des boîtes, nous pouvons prendre l'exemple d'une boîte d'archives pour mieux comprendre la composition et le contenu de ces documents historiques.

Prenons l'exemple de la boîte numéro 5, qui contient environ 23 dossiers qui ont tous un lien avec la gare d'Agha à Alger. En feuilletant les dossiers de cette boîte, nous pouvons découvrir des informations sur les travaux de construction de la gare, les événements qui s'y sont déroulés. Chaque dossier contient des informations précieuses, telles que des photographies d'époque, des plans et des cartes détaillées, des rapports officiels, des lettres et des journaux intimes. Ces documents sont un témoignage précieux de l'histoire ferroviaire et permettent de mieux comprendre les enjeux sociaux, économiques et politiques de l'époque.

Il est donc clair que chaque boîte d'archives contient un véritable trésor d'informations historiques et culturelles, qui méritent d'être préservées et mises à la disposition des générations futures.







Quelques archives d'un architecte

Charles Montaland

Les archives d'un architecte peuvent contenir une grande variété de documents, tels que des plans, des dessins, des croquis, des photographies, des correspondances, des factures, des contrats, des rapports, des notes, des études de faisabilité, des études de marché, des comptes rendus de réunions, des certificats de conformité, etc. En parcourant les documents d'archives, l'un des noms a retenu mon attention est celui de Charles Montaland. Cet architecte a laissé une empreinte indélébile sur le paysage architectural algérien grâce à ses nombreuses réalisations.

Charles Montaland était un architecte français qui a travaillé en Algérie au début du 20^{ème} siècle. Il est surtout connu pour son travail dans la ville d'Alger où il a conçu et construit de nombreux bâtiments. Montaland est né en 1862 à Marseille et a étudié l'architecture à l'école des Beaux-Arts de Paris. Après avoir terminé ses études, il est parti en Algérie où il a commencé à travailler comme architecte. Ses réalisations les plus connues à Alger comprennent le lycée Bugeaud (actuellement le lycée Émir Abdelkader), l'hôpital Mustapha Pacha, la gare d'Alger et la basilique Notre-Dame d'Afrique. Montaland a également travaillé sur plusieurs projets de logements et de villas pour les colons français en Algérie.

L'architecture de Montaland était influencée par le style mauresque, et il a souvent utilisé des éléments décoratifs arabes dans ses bâtiments. Il a également été un pionnier dans l'utilisation du béton armé en Algérie. Montaland a travaillé en Algérie pendant plus de 30 ans, jusqu'à sa mort en 1935. Ses réalisations ont eu un impact significatif sur le paysage architectural d'Alger et ont contribué à façonner l'identité culturelle de la ville. Parmi les réalisations les plus marquantes de Charles Montaland, on peut citer les bureaux de poste, les mairies, les hôpitaux et les écoles. Mais ce qui a le plus retenu mon attention, ce sont les habitations qu'il a conçues pour les indigènes.

Ces documents d'archives ont été découverts par pur hasard dans des dossiers non classés, et ils offrent un aperçu fascinant sur la vie et le travail de Charles Montaland. Parmi les

documents les plus intéressants, on trouve des croquis et des plans de ses projets architecturaux, ainsi que des notes personnelles sur sa vie et son travail en Algérie.

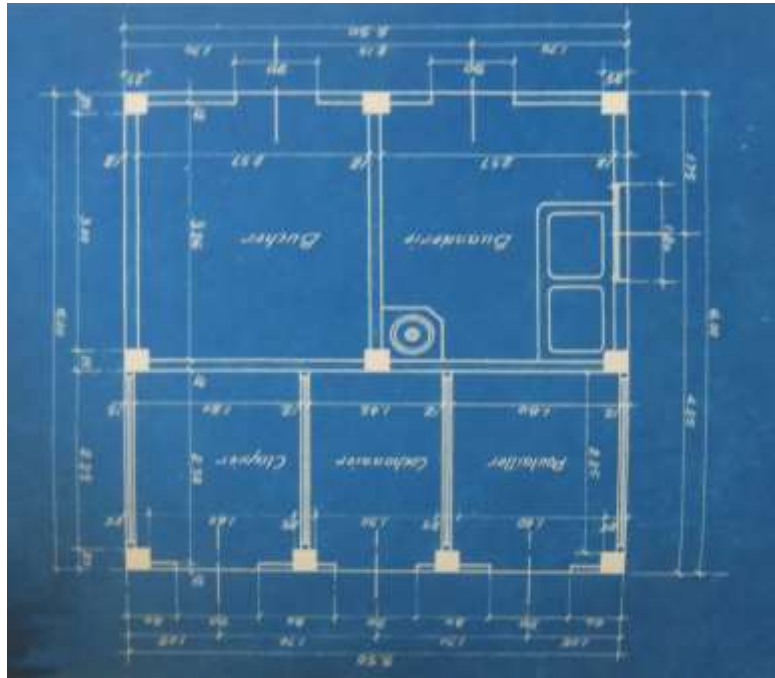
Les croquis et les plans donnent une idée de la méthode de travail de Montaland et de l'évolution de son style architectural au fil du temps. On peut voir comment il a intégré des éléments mauresques dans ses premières œuvres.

En fin de compte, ces documents d'archives offrent un regard rare et précieux sur un architecte dont le travail a eu un impact significatif sur l'histoire et la culture de l'Algérie. Ils permettent également de mieux comprendre les défis et les opportunités auxquels les architectes français étaient confrontés lorsqu'ils travaillaient en Algérie au début du 20ème siècle.

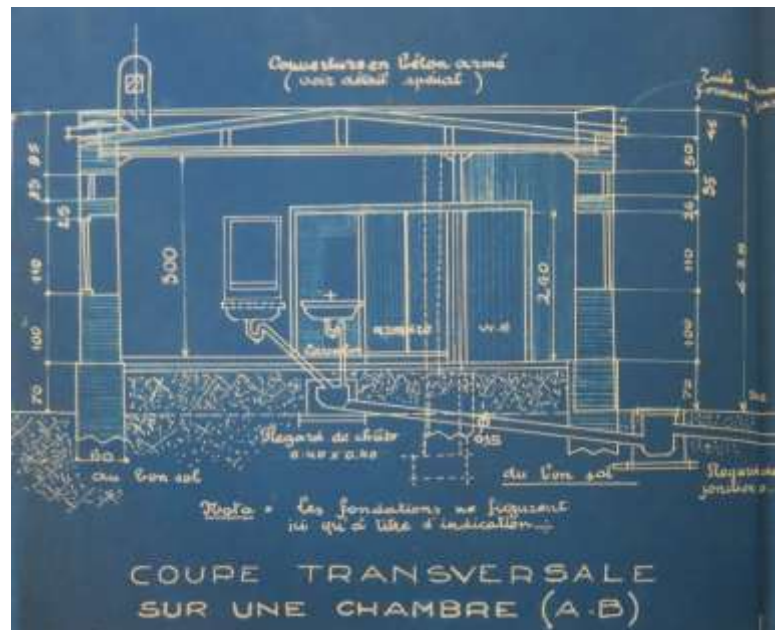
En face : façade d'une maison signée Charles Montaland



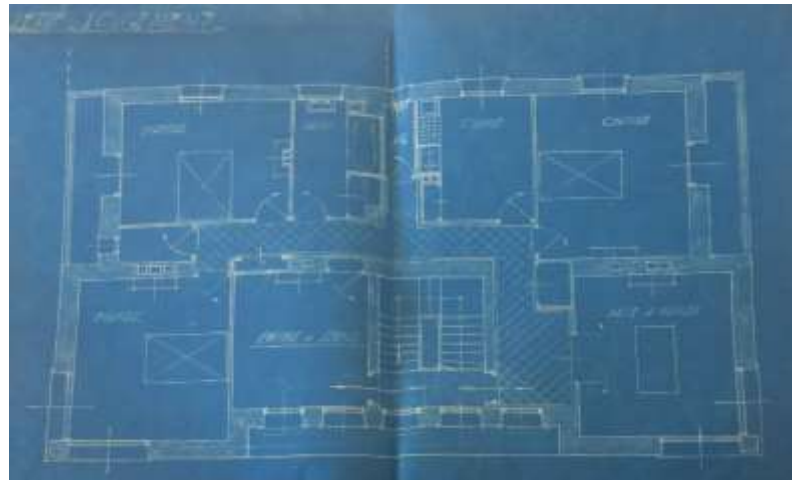
En face : Plan d'une maison signée Charles Montaland.



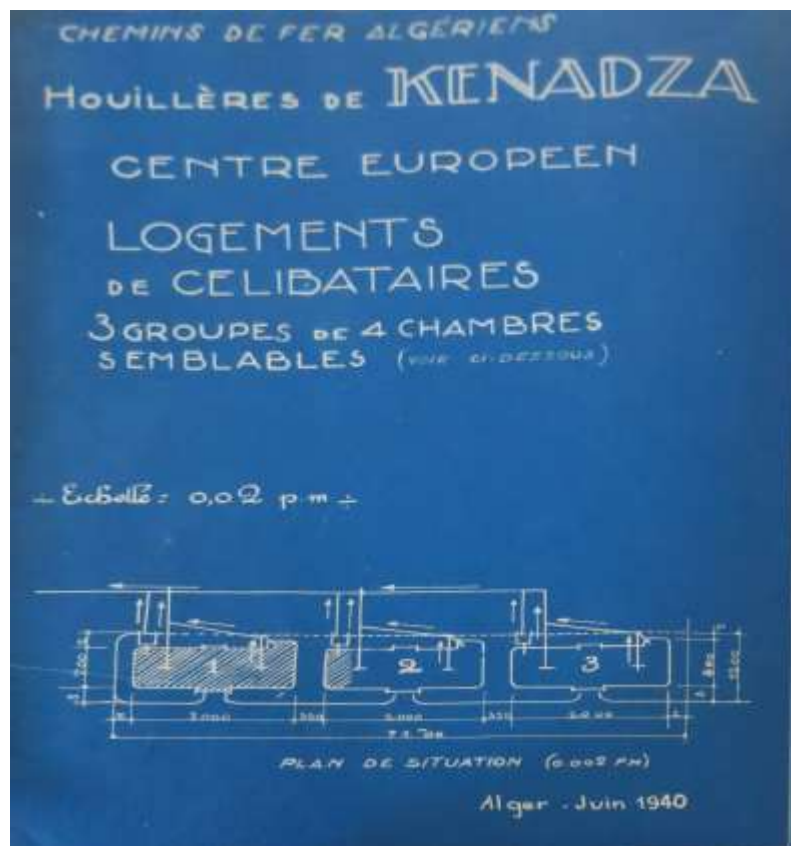
En face : Coupe d'une maison signée Charles Montaland.



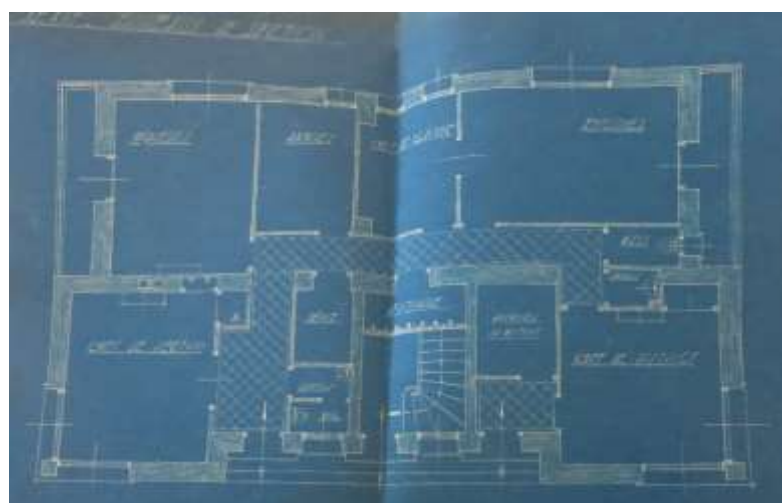
En face : Plan d'un logement
Signée Charles Montaland.



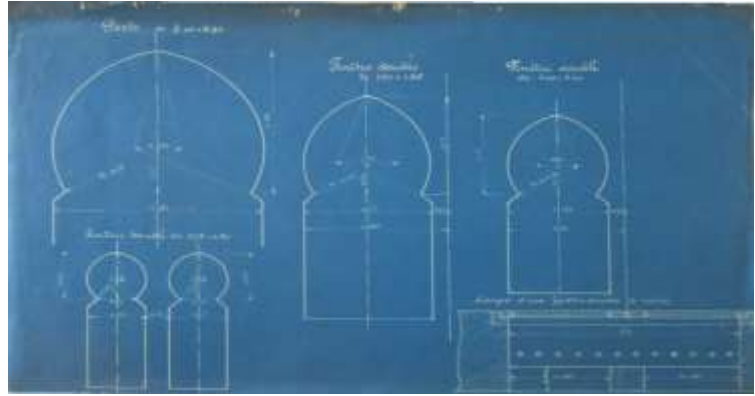
En face : Détail technique dans
La construction d'un logement
Pour européens.
Signée Charles Montaland.



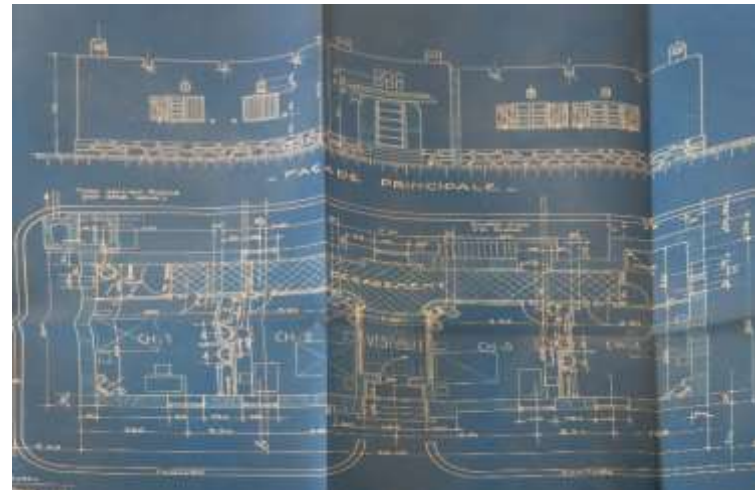
En face : Plan d'un logement
Signée Charles Montaland.



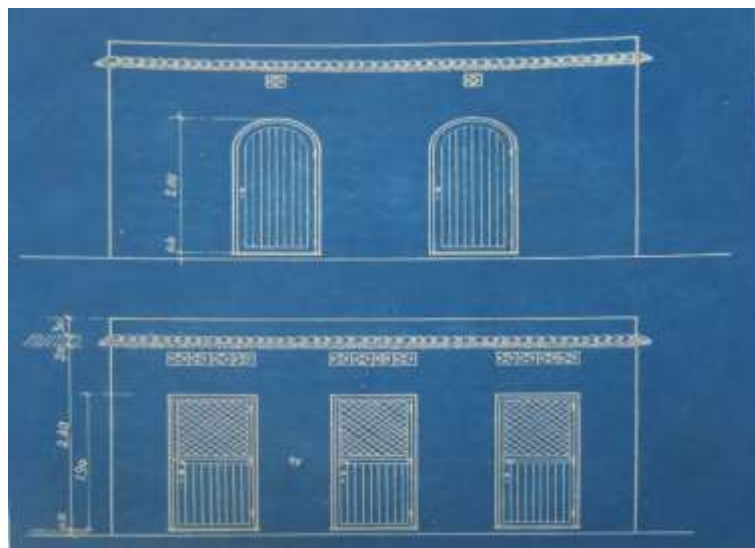
En face : Détail technique
Signée Charles Montaland.



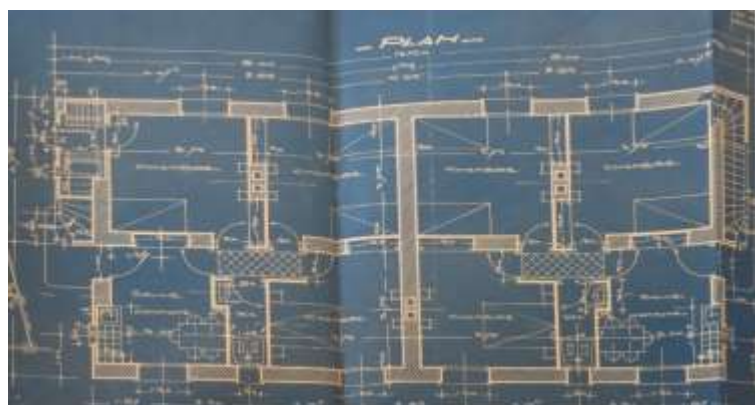
En face : Plan et Façade d'une
maison.
Signée Charles Montaland.



En face : Façades d'une maison.
Signée Charles Montaland.



En face : Plan d'une maison.
Signée Charles Montaland.



Habitation pour indigènes

En plus des documents relatifs à Charles Montaland, nous avons également découvert une partie des archives signées par divers architectes qui se concentrent sur une thématique spécifique : les habitations pour indigènes en Algérie.

Ces documents sont d'une grande importance historique, car ils nous donnent un aperçu de la manière dont les architectes français concevaient les habitations pour les populations autochtones dans une période marquée par la colonisation de l'Algérie. Les plans et les dessins présentent des solutions architecturales pour les villages indigènes, les maisons de fonctionnaires, les écoles etc.

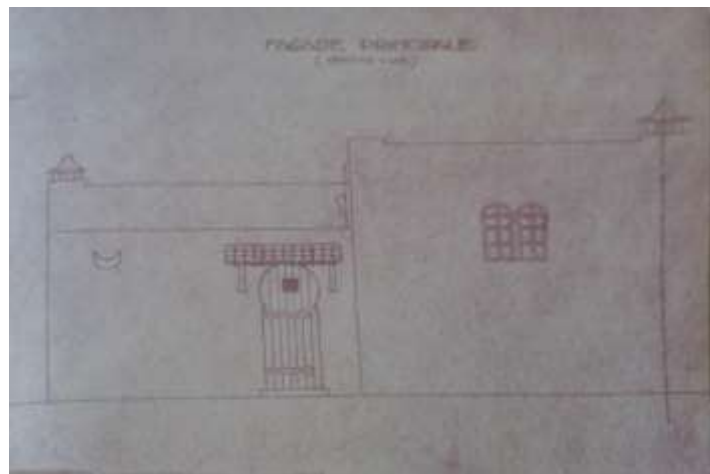
Cependant, ces plans ont également suscité des questions éthiques et politiques importantes. Les habitations pour indigènes étaient souvent des constructions rudimentaires, de petite taille et peu confortables, ce qui témoigne d'une attitude paternaliste et condescendante à l'égard des populations autochtones.

Ces archives nous permettent donc de mieux comprendre les enjeux politiques, sociaux et culturels de la période coloniale en Algérie, et de réfléchir aux conséquences de ces politiques pour les populations autochtones. En somme, ces documents d'archives sont un témoignage précieux de l'histoire de l'architecture et de la colonisation en Algérie, et nous rappellent l'importance de l'étude critique de l'histoire de l'architecture.

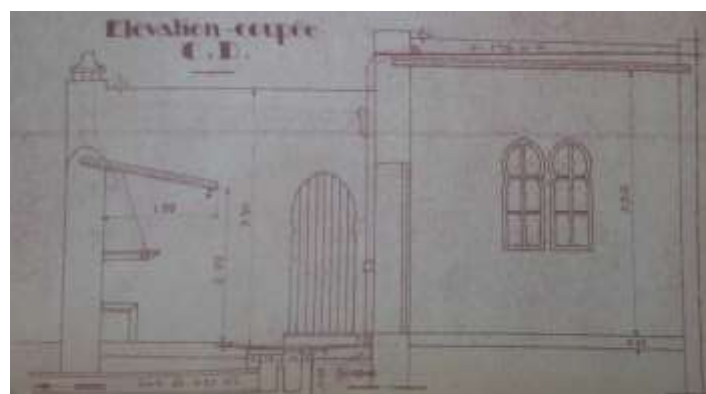
En face : Plan d'une maison pour indigène.



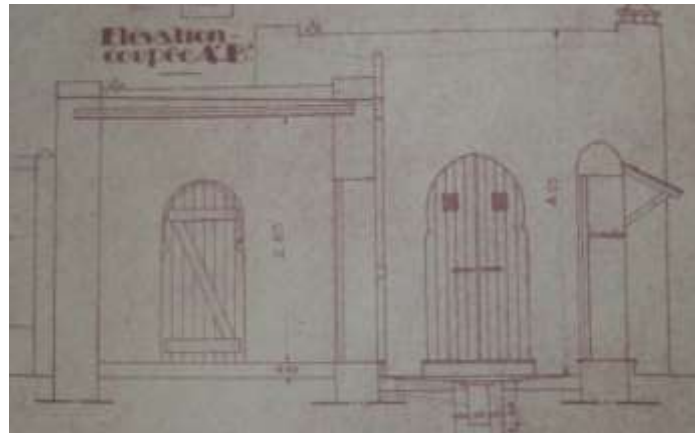
En face : Façade principale d'une maison pour indigène.



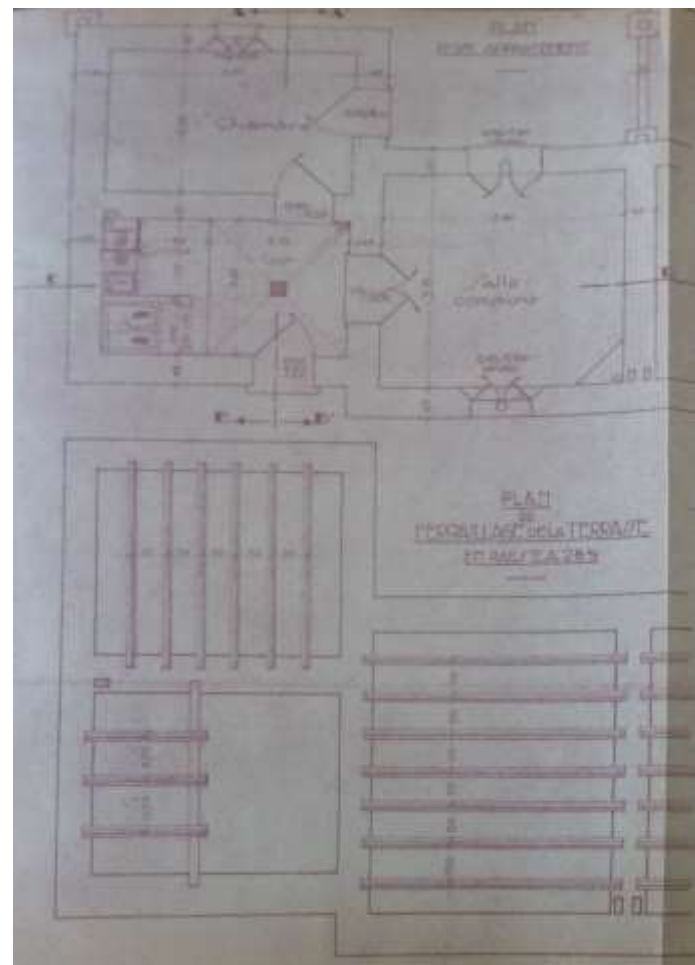
C



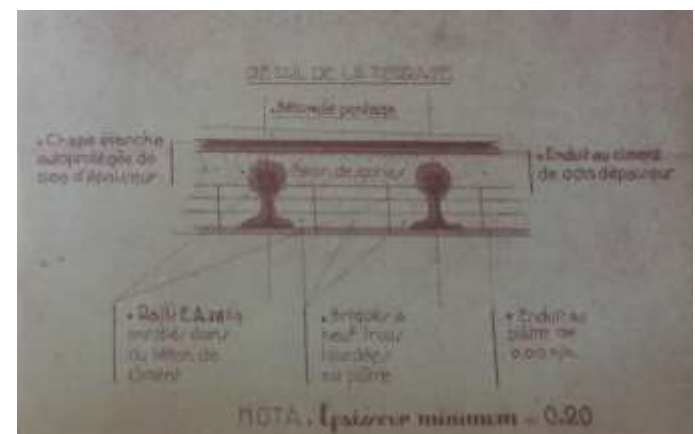
En face : Coupe2 d'une maison pour indigène.



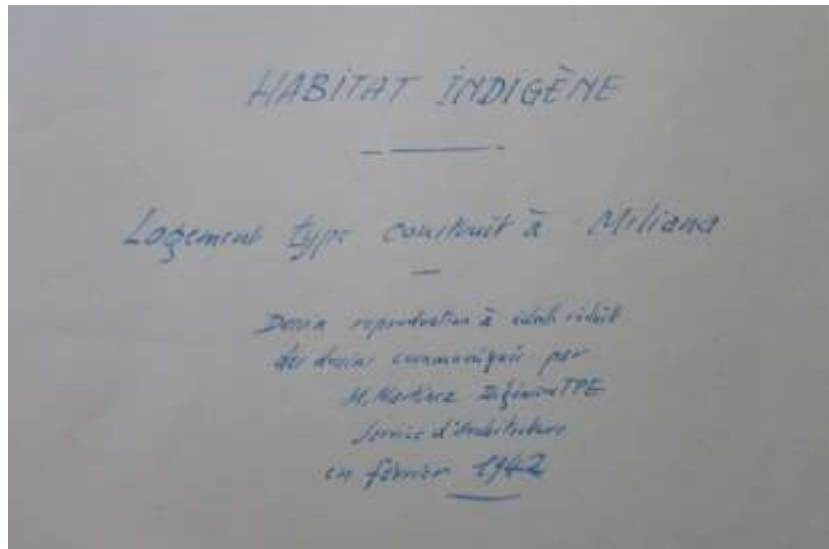
En face : Plan d'aménagement et Plan de structure d'une maison pour indigène.



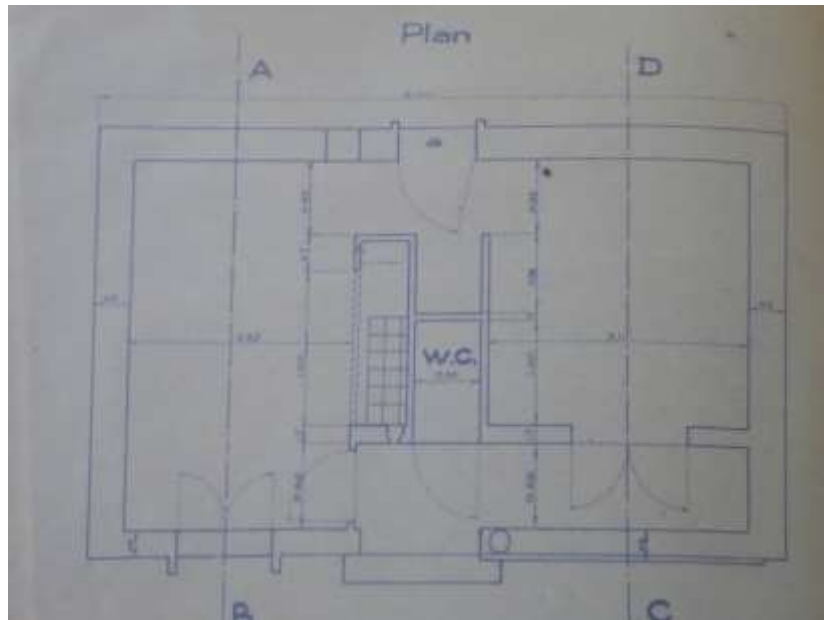
En face : Détail technique pour la réalisation d'une maison pour indigène.



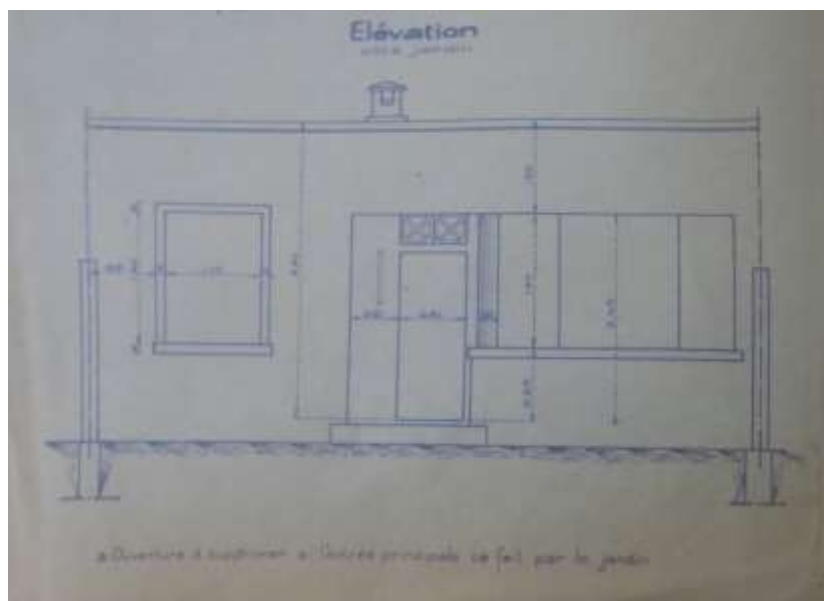
En face : Dossier
graphique d'une maison
pour indigène à Miliana.



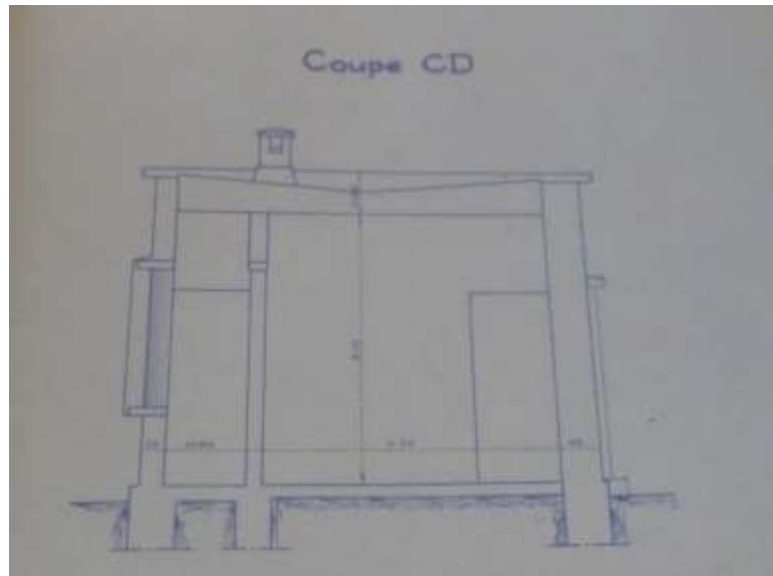
En face : Plan d'une
maison pour indigène à
Miliana.



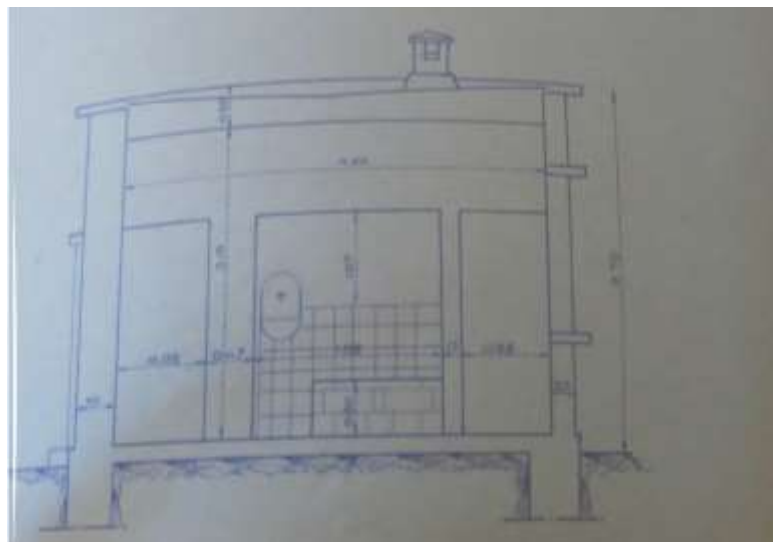
En face : Façade d'une
maison pour indigène à
Miliana.



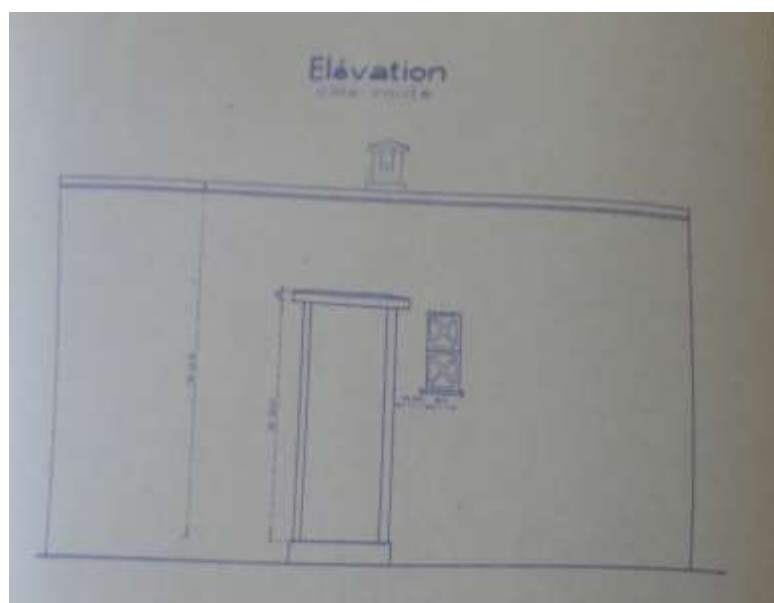
En face : Coupe 1 dans une
Maison pour indigène à Miliana.



En face : Coupe 2 dans une
Maison pour indigène à Miliana.



En face : Façade 2 d'une maison
Pour indigène à Miliana.



Documents divers

Dans notre exploration des archives de ce centre, nous avons découvert divers documents qui témoignent de l'histoire ferroviaire en Algérie. Parmi ceux-ci, on trouve des plans de gares, des plans de masses, des cartes rectifiées avec des notes et des correspondances entre architectes, ingénieurs et l'administration coloniale.

Ces documents témoignent de la richesse de l'histoire ferroviaire algérienne, car ils couvrent une période allant du début de la colonisation jusqu'à la fin du XXème siècle. Les plans de gares présentent une grande variété de styles architecturaux, allant du style néoclassique au style moderne des années cinquante.

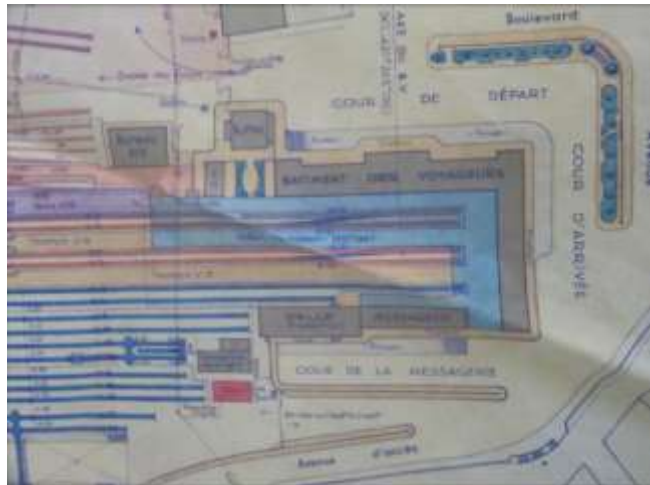
Enfin, les correspondances entre les différents acteurs impliqués dans la construction des gares et des voies ferrées permettent de mieux comprendre les enjeux politiques, économiques et techniques de l'époque. On y trouve notamment des devis estimatifs des travaux, des rapports d'expertise et des échanges sur les délais de construction.

En somme, ces documents d'archives sont un témoignage précieux de l'histoire de l'architecture et de l'ingénierie ferroviaire en Algérie. Ils permettent de mieux comprendre les défis techniques et logistiques auxquels les ingénieurs et les architectes ont dû faire face, ainsi que l'impact économique et social de la construction du réseau ferroviaire en Algérie.

En face : Dossier graphique de la compagnie PLM datant de 1925.



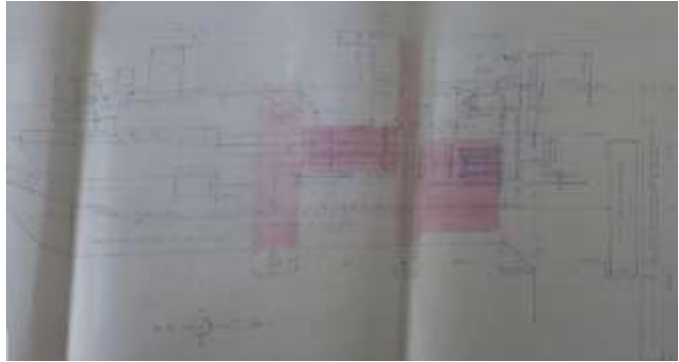
En face : Plan de masse la gare d'Oran œuvre d'Albert Ballu.



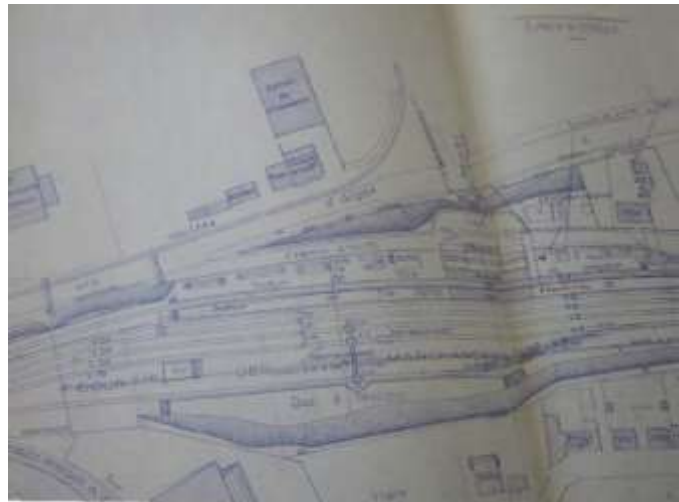
En face : Plan de la gare d'Oran.



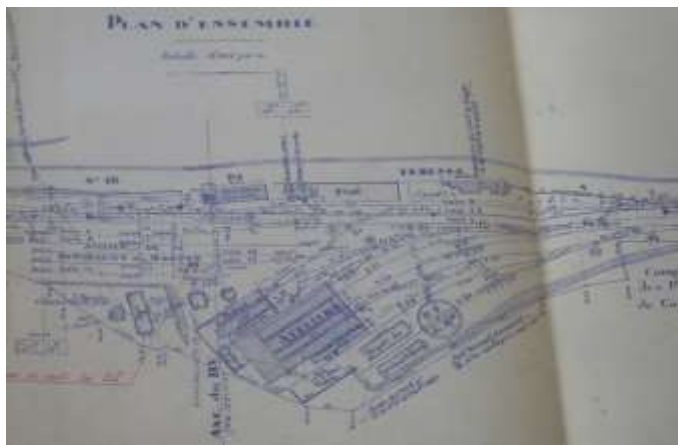
En face : Plan technique.



En face : Plan d'une gare de la compagnie de PLM.



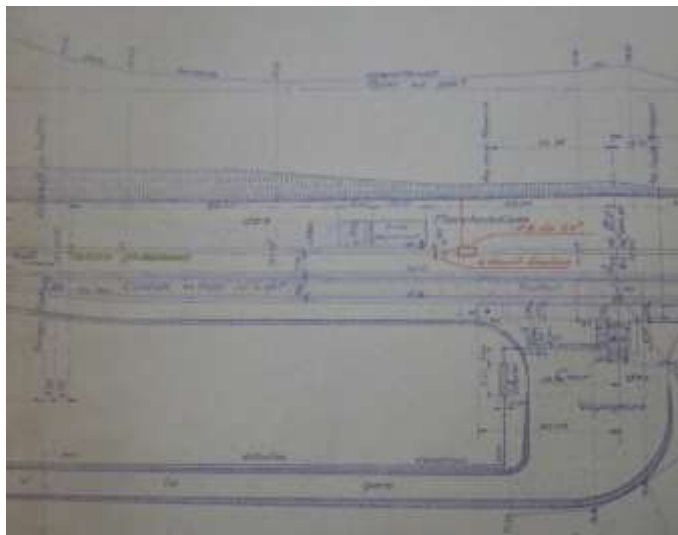
En face : Plan d'ensemble montrant un Atelier de réparation.



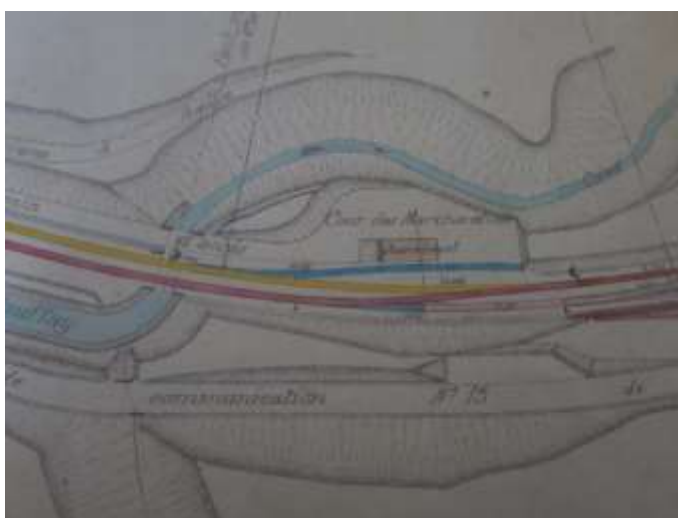
En face : La gare d'Adélie commue suite à la catastrophe ferroviaire du 10 mai 1896.



En face : Plan de situation d'un bâtiment voyageurs.



En face : Plan d'une section du réseau de la compagnie PLM.



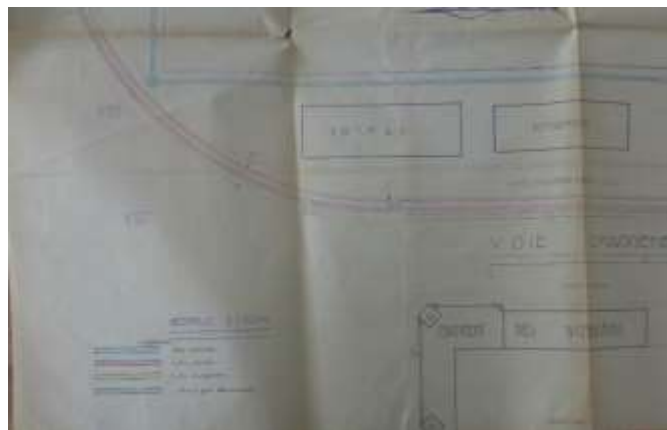
En face : Plan d'une gare près de Blida.



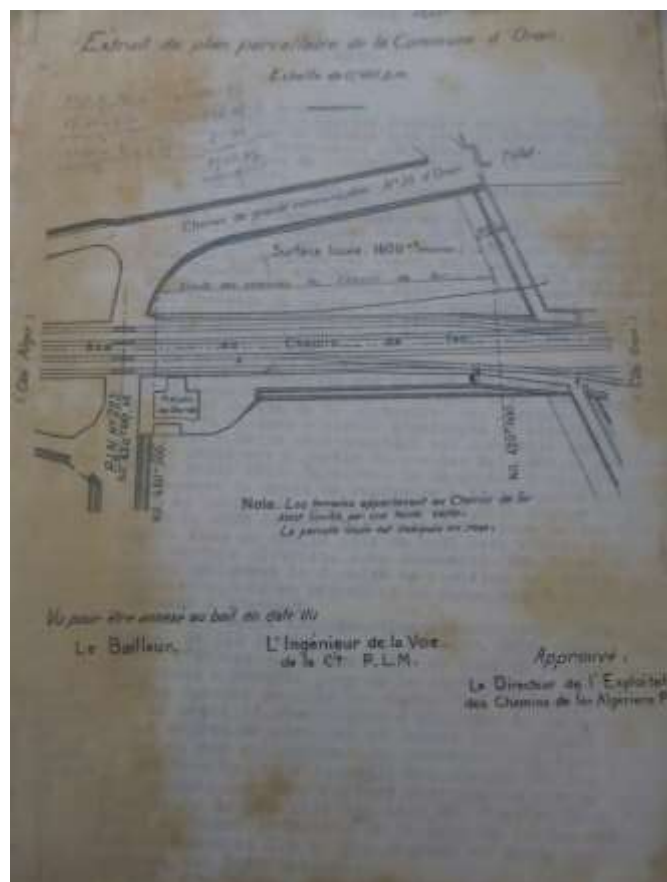
En face : La gare de Blida, la plus ancienne gare ferroviaire d'Algérie.



En face : La gare d'Annaba ex Bône, à l'est de l'Algérie.



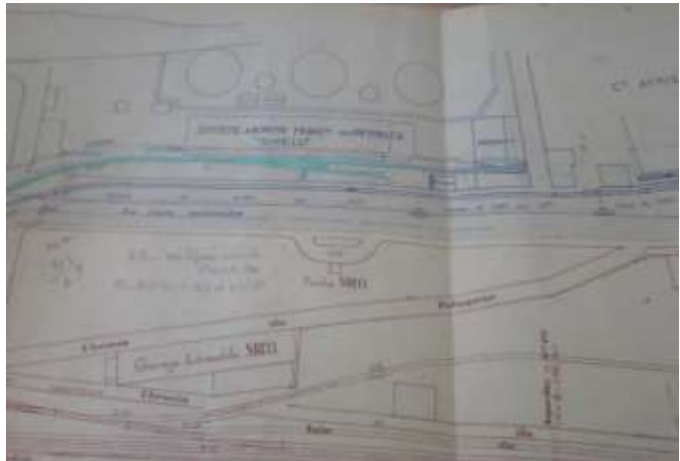
En face : Un extrait d'un plan parcellaire à Oran.



En face : Un plan des lignes ferroviaires.



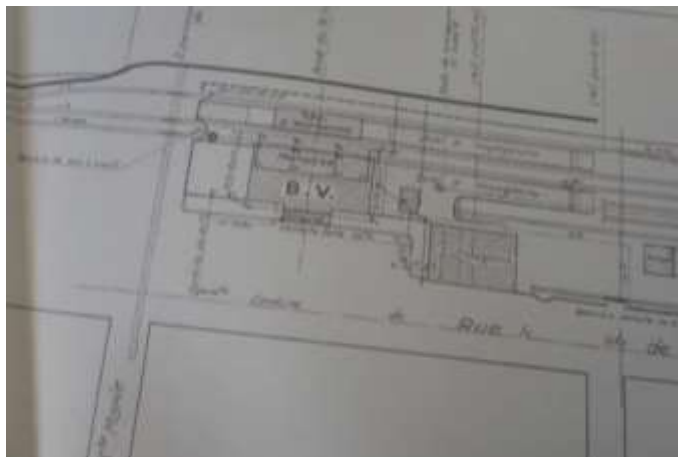
En face : Plans divers.



En face : Plans suite à une expropriation de terrains



En face : Plans d'un Bâtiment-Voyageurs.



En face : Document de correspondance
Signé par l'ingénieur de la voie.



En face : Travaux dans la gare d'Oran.



En face : Service de voie à la gare de Bône.



En face : Correspondance divers.



En face : établissement du double voir, gare d'Alger
Signé ingénieur Bouvet.



En face : Plan de l'ensemble de la gare maritime de Bône



En face : Correspondance, la gare de Hussein-Day.



En face : Correspondance, La gare d'Agha.



En face : Correspondance, La gare d'Agha.



En face : Plan de la gare de Maison-carrée.



En face : Plan général de la gare d'Oran.



En face : Gare de Karguentah-Oran- Détail estimatif.



Les archives de la Société nationale algérienne des transports ferroviaires (SNTF) sont un trésor pour les historiens et les passionnés de chemins de fer. Le centre possède des archives inédites, des boîtes peu, voir jamais, ouvertes, ces documents contiennent des informations historiques sur les chemins de fer en Algérie. Les archives de la SNTF débutent à la fin du XIXe siècle, avec des documents allant des plans d'infrastructures aux témoignages de la vie quotidienne des employés. Les archives de la SNTF sont une ressource inestimable pour ceux qui étudient l'architecture, l'urbanisme et les transports. En outre, les documents sont utiles aux spécialistes des sciences sociales et à ceux qui s'intéressent à l'histoire du monde de travail.

Malheureusement, le centre d'archives de la SNTF a été inondé à plusieurs reprises au fil des ans, entraînant la destruction de nombreux documents précieux. Certains documents ont été rejetés, ce qui a causé une perte irréversible aux chercheurs et aux historiens. Cependant, malgré ces problèmes, le centre d'archives de la SNTF reste une source importante de connaissances et d'informations sur l'histoire du transport ferroviaire en Algérie.

Les documents qui y sont contenus témoignent de l'histoire de l'Algérie et de son développement économique et social. C'est pourquoi il est si important de préserver ces documents pour les générations futures. En bref, le Centre d'archives SNTF est un joyau caché pour les chercheurs et les passionnés d'histoire, mais a besoin de plus de soin et d'attention pour assurer la conservation de ces documents importants.



Université

Paris 1 Panthéon-Sorbonne

École nationale supérieure d'architecture Paris La Villette

UMR 3329 AUSSER - Laboratoire AHTTEP

École doctorale de géographie de Paris.

Discipline : Géographie - Spécialité : Architecture, Ville et Environnement

L'ARCHITECTURE DES GARES FERROVIAIRES EN ALGÉRIE

Enjeux et fragilités d'un patrimoine colonial.

Annexe III Questionnaires en ligne

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

Et

Citoyenneté et patrimoine

المواطنة والتراث

Thèse présentée par

Nour Eddine BENAÏSSA CHÉRIF

Soutenue le 17 /05 /2023

En vue de l'obtention du grade de Docteur de l'université Paris 1 Panthéon – Sorbonne

Sous la direction de

Karen BOWIE

Table des matières

Questionnaire en Français L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien	3
Questionnaire en Arabe الجزائر المواطنين مخيلة في القطار محطة	15
Réponses aux questionnaires en Français	27
L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien	27
Réponses aux questionnaires en Arabe	150
الجزائري المواطنين مخيلة في القطار محطة	150
.....	244
Questionnaire en Français	256
Citoyenneté et patrimoine	256
Réponses au questionnaire en Français	258
Citoyenneté et patrimoine	258

Questionnaire en Français
L'imaginaire de la gare dans l'esprit
commun algérien

L'IMAGINAIRE DE LA GARE DANS L'ESPRIT COMMUN ALGÉRIEN

Bonjour, merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. Ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie. Votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

***Obligatoire**

1. -lieu de résidence

2. 1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

3. 2.Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

4. 3.Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ?
ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez-vous me les citer ?

5. 4.Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis
lointains ?

6. 5.Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous
? Par semaine et par mois ?

7. 6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

8. 7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

9. 8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

10. 9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

11. 10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

12. 11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

13. 12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

14. 13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne ? Connaissez-vous son histoire ?

15. 14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période ?

16. 15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

17. 16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

18. 17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

19. 18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

20. 19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

21. 20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

22. 21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

23. 22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

24. 23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

25. 24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

26. 25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

27. 26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

28. 27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

29. 28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger parexemple ?

30. 29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

31. 30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cettedernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

32. Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vouscommenter la photo



33. Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo



34. Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo



35. Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo



36. Que représente cette photo pour vous ? où elle se situe à votre avis ? pouvez-vous commenter la photo



37. que représente cette photo pour vous ? où elle se situe à votre avis ? pouvez-vous commenter la photo



38. Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

Questionnaire en Arabe

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبًا ، شكراً على موافقتك على منحنا بضع دقائق للإجابة على اسئلتنا ومساعدتنا في عملنا البحثي. هذا العمل هو جزء من رسالة دكتوراه متعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، إجابتك تساعدنا ورأيك ثمين لنا.

مكان- 1. الإقامة

2. في باديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" او "محطة القطار"؟ 1.

3. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟ 2.

4. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينتك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من -3 4. العالم؟ إذا كان نعم ! هل يمكنك ذكرها لنا؟

5. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتنقلاتك اليومية القريبة و البعيدة؟ 4.

6. في الغالب, لماذا تذهب إلى محطة القطار؟ كم مرة تفعل ذلك خلال الأسبوع والشهر؟ 5.

7. هل تعتقد أن مدينتك تتوفر على شبكة نقل عمومي فعالة؟ 6.

8. هل تعتبر محطة القطار في مدينتك مندمجة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟ 7.

9. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينتك؟ 8.

10. هل تعتبر محطة القطار كمعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بناية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينتك؟ 9.

11. هل يمكن أن تعطينا ما يحد محطة القطار بحسب نظرك؟ ولماذا؟ 10.

12. تقتصر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية وإعتبار 11. المحطة كمعلم معروف في المدينة؟ ولماذا؟

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟ 12. 13.

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تذكرك ؟ وهل تعرف تاريخها؟ 13. 14.

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة. 14. 15.
التاريخية؟

متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هاته المحطة؟ 15. 16.

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟ 16. 17.

هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟ 17. 18.

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة الفطار الحالية؟ 18. 19.

20. بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟ 19.

21. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟ 20.

22. كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟ 21.

23. هل يمكنك اعتبار هندسة و تصميم بناية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟ 22.

24. هل تعتبر أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما 23. هذه الخصائص؟

25. كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟ 24.

26. في إطار تصور معماري و حضري. ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟ -25.

27. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟ 26.

28. إفي حال هدمت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟ 27.

29. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و النصب التذكارية و 28. التاريخية و الاعتناء بها بنفس الطريقة كمكتب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

30. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟ 29.

31. فرضا تقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر، ما الذي تطرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ و لماذا. 30.

32. هل تعرفت على هاته المحطة؟ اين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟ 31.



33. هل تعرفت على هاته المحطة؟ اين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة ؟ 32.



34. هل تعرفت على هاته المحطة؟ اين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة ؟



35. هل تعرفت على هاته المحطة؟ اين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة ؟



36. ما تعليقك على الصورة ؟



37. ما تعليقك على الصورة ؟



38. نهاية الاسئلة و المقابلة : هل لديك أي شيء تضيفه لم نكن نذكره؟

39. في الاخير نشكركم على المشاركة

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

Réponses aux questionnaires en Français

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

Transport via trains et tgv

5.Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ?
Par semaine et par mois ?

Jamais

6.Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Insignifiante

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

Lieu de transport

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Oui

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Non

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Gare multi transports

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Oui, Alger



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Oui



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Non



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Non



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Ténès

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Voyage/transport

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Liberté /indépendance

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Agha

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Bus

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Je ne la fréquente pas

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Un peu

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Non

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Non

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Non

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

Non

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne ? Connaissez-vous son histoire ?

Elle ne me fait penser à rien

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période ?

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Rien

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepter de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Eucalyptus

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

La gare de train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

La station de transport que j'évite Le maximum lors de mes déplacements

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Non je ne connais pas

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Proche : métro-bus-taxi
Loin: bus-taxi-train

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Pour des raisons de déplacement a des endroits lointains, mais je l'utilise vraiment rarement avec une moyen d'une fois/2 mois

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Oui

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

On a pas de gare ferroviaire

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

La gare de train, la mairie, la poste, l'agence de bus

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui. On a pas de gare comme je viens de le dire

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Je n'ai pas compris la question



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
 Agha

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

C'est une image ordinaire

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

Comme moi je pense

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Je l'utilise rarement

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Elle doit être entretenu pour être plus utile

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Pour les voyages lointain oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Je propose en faire une gare comme celle du métro pour un transport disponible et rapide

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Ça dépend

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Bien sûr, car c'est un endroit qui est sensé être l'intersection de tous les voyageurs

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Non

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Aucune idée, déjà la plus proche de notre ville (qui se trouve au niveau d'une Autre ville) est mal faite

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

Aucune idée

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Peut être lorsqu'ils ont fait le métro mais ça reste quand même pas bien fait

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Rien

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Je ne sais pas

19. Comment se distingue-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Celle qui est dans l'autre ville est Suffisamment distante des bâtiments

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Le métro, presque le même principe seulement ce dernier est sous terre est plus disponible

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Au dessous de la moyenne. Déjà que la plus part du temps on sait pas sur quel rail nous devons nous mettre

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Oui

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Je trouve quel est mal entretenu

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Ordinaire



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Je connais pas mais c'est mentionné « oran »



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Je connais pas



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo
Je connais pas



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo
Je ne connais pas



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Boufarik peut être

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

La gare de train

2.Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Le lieu ou on prend le train

3.Connaissiez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

gare de paris

4.Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

La voiture

5.Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

rarement

6.Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

oui

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

non

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

l'apc

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

non

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

non

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

non

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

en rien

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

aucune

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

nul

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

oui

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

tous les memes

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

nul

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

nul

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

nul

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

non

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

non

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

non

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

aucun

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

alger tafoura



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

tafoura alger



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

aucune idee



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
non



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

non



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

non



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

non

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche, ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Baba hassen

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

Une station de train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Pas grand chose

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui l pourriez vous me les citer ?

Oui gare agha... A l'étranger gare du nord Lyon menpamass...

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Mon véhicule

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Évidemment c'est comme à l'étranger, non seulement c'est un monument en plus c'est un lieu commercial et de loisir

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

En Algérie il y a rien mais à l'étranger c'est un centre de loisir et commercial en retrouve de tout dans certains gare exemple la gare Europe au niveau de Lille c'est un monument

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Temps en temps des fois quand je pars à Oran sinon c'est le métro sur alger

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Pas du tout, du côté ouest d'Alger c'est une catastrophe pas de métro pas de train pas de tram

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Ville

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Il n'y a pas de gare à baba hassen

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Certainement

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Traditionnel

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Non

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Nous n'avons pas de gare

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Nous n'avons pas de gare, je trouve aussi que ce questionnaire manque de questions filtres, il aurait été judicieux de mettre des questions à liste déroulante et à choix multiple

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Alger



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Non



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Chlef

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Voyage

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Agha, oran, paris gare du nord, Casa oasis

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Voiture

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Quand j'étais étudiant. Maintenant non

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Oui

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

La poste. La gare. L'esplanade

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Question incompréhensible

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

J'espère bien

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Architecture intemporelle

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Aucune ici

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Simpliste

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Mieux que ce que l'on voit maintenant

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Rien de particulier

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Minimaliste

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

J'utilise le fret

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne ? Connaissez-vous son histoire ?

Histoire coloniale

14. Dans quelle période historique appartient-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période ?

Les années 30

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Jamais je crois

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

On attend le dédoublement de la voie ferrée oran algier

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Depuis 20 ans et on attend

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Un vestige de l'ère coloniale

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

À besoin d'une modernisation

27. Si cette gare venait à disparaître le regretteriez-vous ?

Oui

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Pourquoi pas

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui

30. Quel équipement proposeriez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Un musée

Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo

Alger centre sous le square port said. Terminus



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Oran. Belle architecture



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Connais pas mais jolie



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Non. Peut-être annaba



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo
Connais pas. Belle entrée



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe à votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Oran je suppose avec son style mauresque



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Le développement du train passe aussi par le développement des liaisons avec les autres moyens de transport. Certaines gares ne sont accessibles que par voiture donc le coût du voyage devient plus important

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Gare de train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Gare d'oran

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Ma voiture et train

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

2 a 3 fois par an

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Oui

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Ouiii

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Non

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Non

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Zans

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Oui

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Ouii

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Ouii

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Oui sahet chohada alger centre

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Proche

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Moderne

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Oui

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Oui elle est moderne

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Pas mal



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Oui oran



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

La gare doran ancienne architecture



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Travail, 5 fois par semaine

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

En Algérie, il manque de continuité une fois descendu du train. La fréquence des trains n'est pas adaptée à la demande

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui bien située. Par contre il n'est pas normal de mettre les rails au-dessous et le passage des gens à pieds au-dessous
C'est plutôt l'inverse qu'il faut afin d'assurer plus de confort pour les piétons.

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Centre ville, zones de travail et zones d'habitat dense

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Dans une petite ville oui

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Surtout et surtout les accenseurs

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1. Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Une gare ferroviaire permet de faire monter et descendre des gens. Plus importantes qu'une halte, elle est gérée par toute une équipe de vente de billets, d'un poste de guidage, etc

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Réponse en question 1

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Je connais beaucoup de gares ferroviaires en Algérie et en France

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Trains, métros et tramway

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial de la ville ? et pourquoi ?

La gare doit être en ville et constitue un lieu qui doit être entouré par des équipements importants sinon la gare ne sera pas rentable

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Mise a part un tabac et les ventes de tickets il n y a pas d'autres choses dans les gares algériennes

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Les gares sont pour la plupart construites il y a longtemps avec une architecture très simpliste

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

Colonie française

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

J'ai jamais vu de travaux de rénovation a la gare où j'habite en Algérie

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Des lignes ferroviaires prévus a être réalisées depuis les années 2000 mais sans suite

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Oui

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Mais on part confiance. Ces projets n'ont jamais vu le jour

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Rien de particulier

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

RAS

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Simpliste

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Oui

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Non

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Banale



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Rien de particulier

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

Un lieu pour prendre le train pas plus

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Oui

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Oui

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Question inopportune

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Gare de Bellecour



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Non



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Gare d'Alger



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Algérie

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

Arrêt des trains pour permettre le transit de passagers ou marchandise

2.Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Un départ, une arrivée

3.Connaissiez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Aéroport d'Alger, El Harrach, Montpamasse (Paris, France) Sants (Barcelone, Espagne)

4.Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Véhicule automobile

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

La vieille gare d'Alger, pourrait être considérée comme monument, car d'architecture ancienne coloniale

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Non

13.Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Non

14.Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

Vers le début du 20em siècle

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Je ne sais pas

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Rien

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Nous n

5.Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Pour effectuer des déplacements

6.Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Poste, Mosquée, Faculté, Hôpital

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Non

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Mur d'enceinte

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Non

19. Comment se distingue-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Style Coloniale

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ?Quelles sont ses similitudes ?

Rien

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Style haussmannien

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Oui

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Non

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Je la trouve lugubre

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Elle doit être modernisée, et bien entretenue

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

Dans un état lamentable

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Non

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Oui

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Un grand parking

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

La gare d'Alger



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

La gare d'Oran



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Non



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Non



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

De contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Moyen de transport

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Gare saint Lazard en france

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Train et bus et métro

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Pour prendre le train , je le fais TT les jours sauf les we 2 fois par jour matin et après midi

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Oui CV

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Centre ville

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui pour repère , no pour monument important

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Pa compris la question

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

J espère bien

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Bien située

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Aucune idée

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Jolie

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Non

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Aucune idée

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Normale

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui c important parce que le train est utile et utilisé par la majorité

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

Rien

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne ? Connaissez-vous son histoire ?

A rien ,

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période ?

Je ne sais pas

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Aucune idée

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

C un truc très ancien

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Sans intérêt

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

Sans plus

27. Si cette gare venait à disparaître le regretteriez-vous ?

Oui

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Non

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Métro c important

Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo

Oui



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

Une gare ou on prend le train pour voyager

2.Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

3.Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Gare d'Oran
Gare de Bechar
Gare de Constantine
Gare du Nord (paris)

4.Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointaines ?

Voiture, train, avion

5.Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Déplacement de loisir.
En moyenne 2 fois par an

6.Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Moyennement

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Les monuments touristiques

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Manque de ligne ferroviaire

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui, vue la valeur historique ainsi que la beauté des gars present dans le pays (butin du colonialisme)

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Gulchet

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Non

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

Coloniale

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Je sais pas

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Les nouveaux train Corrida, réaménagement et rénovations des anciens wagons

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Oui

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Fond très bien dans le décor

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Bien

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Je reste indifférent concernant la gare de Agha, par contre celle d'Oran est un bijou architectural

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Oui, presence de ligne inter wilays

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Banal

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Normal

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

Inaperçu

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Bien sur

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Bien sur

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Oui la gare d'alger



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

La gare d'Oran je crois



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Annaba je crois



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Skikda



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Oran



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Rien

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Plus maintenant, une fois par hasard...

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Centre-ville, proximité d'autres moyens de transport, hôtels, restaurants...

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui bien sûr

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Non

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1. Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Un lieu convivial en temps normal, avec plein d'énergie positive et de souvenirs, qui représente le point de départ ou d'arrivée d'un voyage...

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Un lieu de rencontre ou de séparation qui doit être le plus accueillant possible et le plus reposant aussi puisque doté de toutes les commodités nécessaires aux voyageurs et à ceux qui les attendent.

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Oran, Béjaia, Constantine, Annaba, Blida, Paris, Londres, Glasgow, Vienne

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Bus, Voiture, Avion,

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui bien évidemment, de préférence un monument avec des spécificités

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Chez nous il n'y a pas grand chose...

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Non, les plus belles gares sont celles laissées par la colonisation.

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période ?

Colonisation

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Aucune idée

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Pas grand chose de plus que veulent nous dire les journaux.

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Aucune idée

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Isolée, architecture à part

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Aucun autre édifice.

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Belle

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Non, architecture spécifique donnant un cachet spécial

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Architecture, décor intérieur, matériaux de construction nobles

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Appropriée

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Elle se distingue

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

Ils la trouvent belle

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Oui

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Absolument

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Aucun

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Gare d'Alger



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Oran, belle



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Annaba, spéciale



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Skikda je pense, quelconque



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

L'intérieur d'une gare



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

L'intérieur de la gare d'Oran, très belle



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Bon courage

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

Station des train

2.Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Endroit pour prendre le train

3.Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Oui constantine oran chelf blida annaba et a l etranger saint charle Marseille gare du nord paris

4.Ou'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointaines ?

Maintenant Je suis véhiculer

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Non

13.Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Les voyages familial avec des remise de famille nombreuse

14.Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

Bien avant l indépendance

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Je sais pas

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Aucun idée

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

5.Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Avant je voyage avec mes parents pour les vacances plus maintenant

6.Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Oui

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Agha

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Non

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Non

19. Comment se distingue-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Ras

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ?Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Nul

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Oui####

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Boumerdes

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Train

2.Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Transport

3.Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Non

4.Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Voiture

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Très rarement

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Oui

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Je connais pas

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Non

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Mauvaise organisation et orientation

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

J'espère

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Pas de distinction particulière

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Ils sont tous pareils

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Ya pas d'architecture

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Oui

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Aucune

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Banale

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui c'est un endroit où transitent beaucoup de personnes donc un bon repère

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

Non

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne ? Connaissez-vous son histoire ?

Pas du tout

14. Dans quelle période historique appartient-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période ?

Aucune idée

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Je ne sais pas

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Rien

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Rien

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

C'est une gare c'est tout

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Oui

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Entretien oui mais pas un monument historique

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient à disparaître ? Et pourquoi ?

Un théâtre cinéma centre de loisirs sportif nous manquons de distraction et de culture

Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo

C'est Alger



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Non



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Non



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Je connais pas



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

C'est joli je connais pas



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Il serait intéressant de mettre plus de plaques pour renseigner les gens on se trompe souvent de train aussi le manque de place assise si vous appelez ça un train restreint debout pendant des heures c'est pas agréable

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

Station de train, de grandes lignes

2.Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Un espace d'accueil pour les voyageurs empruntant les lignes de chemin de fer

3.Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Gare de Lyon, gare de part dieu, gare du Luxembourg, gare de Bruxelles midi...

4.Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Transport en commun

5.Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Pour des raisons personnelles et pour le travail. La cadence est quotidienne.

6.Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Assez bien en effet.

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Effectivement, l'architecture des lignes de transport est immergée dans le paysage.

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

La mairie, les postes de polices, les mosquées ainsi que les gares de tramway, métro, bus ...

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Je n'ai pas jusqu'à dire d'elle que c'est un monument, mais c'est un excellent repère pour guider les personnes

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Le nombre de borne d'achat, distributeur automatique quasi absent, pas de snack, le tracé des lignes n'est pas claire, les panneaux de direction ainsi que les sorties ne sont pas clairs, les services en dehors de la gare et les ruelles ne sont pas clairement indiquées.

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Effectivement, à l'étranger la gare peut être un centre commercial ou de trouve de grands magasins. Il serait intéressant de reproduire ce schéma.

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Déjà cité plus haut, prenez l'exemple de la gare de la défense, ou de Châtelet les Halles en France. Prendre également pour exemple la gare de Bruxelles midi, vous allez avoir une idée de ce qui se fait. Gare de Lyon à Paris également.

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Non pas du tout.

14. Dans quelle période historique appartient-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

Pas d'information la dessus, manque de communication flagrant.

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Celle de bab ezzouar du temps où je n'étais plus étudiant, je crois qu'elle a été rénové

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Il faudrait mettre en place un plan de communication sur Twitter, Instagram, la nouvelle génération est ultra connecté

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Basique

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Vraiment importante

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

Banale

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Bien-sûr, ce serait une erreur monumentale.

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Effectivement, tout en la modernisant au fil du temps

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Pas de remplacement, de l'extension et de la duplication

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Hélas non ..

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

J'espère bien ! L'avenir de cette planète est la mise en place de réseaux de transport en commun à titre gratuit, pour diminuer un peu la pollution que subissent les grandes villes ...

19. Comment se distingue-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Peux mieux faire

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Oui

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Moche

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Le personnel manque de professionnalisme. De savoir être et de savoir vivre. Le sourire, le plaisir de pouvoir faire un travail utile. Bon courage pour votre soutenance.

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Le train en retard

2.Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Le passage vers les quai

3.Connaissiez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Non

4.Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointaines ?

Le métro, la voiture

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui on aimerait bien !

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Ya pas de toilette digne de ce nom
De quel service vous parlez...?

13.Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

C'est une gare !
Aucune histoire particulière.
À ma connaissance.

14.Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

Aucune idée

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Comment je pourrais savoir ?

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

C'est des rêves dont vous parlez

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

C'est aussi des rêves

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Peut être

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Bof elle est seul

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

De quoi vous vous parlez ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Merdique catastrophique

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Oui pareil

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Sale, vide, ancienne

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Inexistante

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

C'est... Rien à dire

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

Aucune idée

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Pas du tout.

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Je pense pas

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Non

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Une aire de jeux pour enfants le temps que les trains arrivent



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Alger gare



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Non



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Non



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Oui
Votre questionnaire est très loin de la réalité algérienne

De contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

trains

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

services

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

oran, en France gare de lyon, du nord, de l'est, austerlitz, saint lazare, saint charles

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointaines ?

voiture

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

pas spécialement, no comment

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

kiosque journaux et tabacs, café et fast food

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

malheureusement on ne connaît rien de l'histoire de nos gares

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

époque coloniale sans plus

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

souvent mais jamais en mieux

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

niet

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

globalement sur internet

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

rarement et surtout occasionnellement

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

juste moyen

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

gare et grande place

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

oui

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

punctualité, hygiène et services minimum pour le confort des voyageurs et enfin et surtout la sécurité le soir.

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

oui

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

pas de distinction tout est de la même époque

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

architecture

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

magnifique

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

oui

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

juste en surface

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

lugubre

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

magnifique

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

rien d'extraordinaire

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

absolument

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

il le faut, c'est un vestige de l'histoire de la ville

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

aucun et je ne le souhaite pas

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
gare d'Alger, Alger centre, elle est belle et magnifique



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
oran, belle aussi



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
non



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
non



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

oran, magique

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Tiaret

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

C'est le lieu d'arrêt des trains ,composé de plusieurs structures et plusieurs rôles dont la montée et descente des voyageurs ,chargement et déchargement des marchandises.

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Un lieu historique pour une ville malheureusement la gare ferroviaire de cette ville est en arrêt depuis ,1962

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Oran ,Alger, ailleurs en France la gare du nord a Paris et gare de tours ,gare de Marrakech et casa au maroc ,gare tirano en Italie et plusieurs pays Turquie ,suisse et....

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

A l'étranger les train .
En Algérie ma propre voiture



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

non

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Néant

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Abandonnée

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Gare ferroviaire ancienne

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Abandonné

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui. La gare ferroviaire joue un rôle important dans la vie des gens sur tout les plans économique et historique.

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

A l'étranger oui, c'est une cité commerciale

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne ? Connaissez-vous son histoire ?

C'est un repère historique

14. Dans quelle période historique appartient-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période ?

Au temps de la France

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Néant

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

En Algérie beaucoup de projet relancé

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Un peu

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Espérant que le projet se concrétise

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Abandonné

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Aucune

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Un exemple pour le futur

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Oui

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Un plans presque identique

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Fermée

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Abandonné

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

Gare fermée

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Oui

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Oui

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Absolument

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient à disparaître ? Et pourquoi ?

Pas réponse

Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo

Aucune réponse



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Alger



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

De contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Cheraga

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Ou stationner les trains

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Ou prendre le train.

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Milan , barcelone , berlin , suisse ,...

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointaines ?

Voiture

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Jamais , c loin pour moi.

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Noooooo

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Noooo

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

N/a

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Malheureusement noo.

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Sorry no

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui biens sur , c un endroit frequanter par des milliers de personnes par jour .

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

Hmm, envoi des colis , transport des voyageurs , tout type de commerce.

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

No.

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période?

No

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Tres loin , elle est catastrophique.

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Toujours en travaux depuis longtemps.

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Oui , mais c just sur papier.



Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo

No

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Esperons.

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Very olddd.

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Larchitecture , la lumiere , le service.

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Tres important

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Noo.

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

No.

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Merrique.

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Merrique.

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

Un endroit a ne pas tarder.

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

No.

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Meme mieux.

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui , avec des changement.

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Metro, ou sky train.

Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo

Oui , a alger centre skwar , tres jolie de l'exterieur , mais une catastrophe a linterieur.



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

No



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

No



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

No



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Jolie



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

y'a longtemps

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

non

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

les points statiques publics

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

oui

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

manque de lignes, de trains, les retards et l'insécurité

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

bouira

1. Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

station de trains

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

voyager par train

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

saint Michel

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

bus

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

oui c'est important notamment en la considérant comme un investissement durable

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

oui et sont insuffisants

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

je pense toujours à la période de la deuxième guerre mondiale

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

aux années 80

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

néant

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

rénovation et modernisation notamment en Chine

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

uniquement dans les grandes villes

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

certainement

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

isolée

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

néant

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

o

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

o

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

insécurité et manque de contrôle

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

pas vraiment décorée



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

BBA

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

Lieu pour prendre le train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Un endroit public réservé au service de transport

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Oui. Les gares de la ville d alger. La gare de midi à bruxelles

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Voiture. Train

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

14. Dans quelle période historique appartient-1-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Tous les jours

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Non

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

19. Comment se distingue-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

La gare d alger



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Gare de départ et d'arrivée d'un endroit à un autre.

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Un moyen de transport

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Gare agha gare du Nord en France

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointaines ?

Bus et taxi

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Rarement

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Oui et non.

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Plus au moins.

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

La poste, le métro.

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Non

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Trajet très long avec des moyens de commodité limités

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne ? Connaissez-vous son histoire ?

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période ?

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

Train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Paris

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Voiture

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

0

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Non

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Non

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Non

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui _____

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Non _____

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Non _____

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

Aucune idée _____

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Aucune idée _____

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Rien _____

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non _____

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Non _____

19. Comment se distingue-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Bof _____

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Raison: travail
Fréquence: 5 jours / 2 fois par jour

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Noooooomnnnn

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

J'ai pas compris

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui ila gare et un repère dans ma ville, oui la gare est un monument important dans la ville

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Limite? Inconvénients vous voulez dire?

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Rouiba, alger

1. Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

La misère

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Le lieu sur le quel je passe plus d'une heure en moyenne par jour, a attendre ce malheureux train tous les jours

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Celle de destination a proximité de mon boulot

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointaines ?

Proche: bus
Loin: voiture
aller au Travail 5 jours / 7 : train

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Qu'elle accomplisse son rôle d'abord, ce sera déjà suffisant pour moi

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Guichet,
bureau du chef de la ggare,
Sanitaire,
Tour de contrôle

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Ça me rappelle les suédois qui l'on construit

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

Reconstruite dans le début des années 80

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Début des années 80

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Rien si ce n'est la continuelle dégradation de la voix ferrée et de la gare

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Nchallah !! Oui

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Collée comme pas possible a certaines maisonnettes, et en mitoyenne a une cité

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Stations tramway et métro,

Similitudes: la voix, le quais, les contrôleurs, le conducteur

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Juste fonctionnelle, aucune réflexion pour l'esthétique

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Qu'est ce qu'une architecture commune? Si vous voulez dire la même par tout, alors oui

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Aucune malheureusement

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Nulle, style bureau étatique!!

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Je ne sais pas

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

Ça passe inaperçue, parce qu'elle n'a aucune spécificité

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Bien-sûr

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Non, elle n'est pas si vieille que ça

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Si conserver veut dire perdre sa fonction alors non
Sinon oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Gare d'Alger, ça c'est une gare digne de son nom, j'apprécie énormément sa salle d'attente



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Gare d'Oran je crois , mais je la connais pas



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non plus



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Aucune idée



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Gare d oran



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Le formulaire ne s'intéresse pas malheureusement au problème s du voyageur lié s a la détérioration des équipements des gares (quais, chaises, les abrits surtout...) mettant en péril le confort du voyageur dans la gare,

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Une station

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Um lieu d'attente

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui | pourriez vous me les citer ?

Zeralda kherouba

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Voiture

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Non

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Non

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Rien

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

C une nouvelle gare

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Je ne sais pas

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Non

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Jamais

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Non

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Zeralda

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Non

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Xx

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Oui

19. Comment se distingue-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Elle se trouve dans un endroit isolé

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Xx

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Nulle

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Non

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Non

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Nulle

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Nulle

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

Moins que simple

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Non

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Non

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Non

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Métro

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Alger



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Arrêt de train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Arrêt de train

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Gare d'agha, Gran, Bab ezzouat, gare de Lyon, gare de Toulouse, gare du Nord

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Voiture et scooter

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Rarement

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Non

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Arrêts de bus

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Non

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Non

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Jamais

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Aucune

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

Oui

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne ? Connaissez-vous son histoire ?

Non

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période ?

Aucune idée

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Trois ans

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Aucune

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Oui

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

station de train, ou grande station de train (départ en général), station principale

2.Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

pas grand chose, je n'utilise jamais le train

3.Connaissiez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

oui, Westbahnhof à Vienne ou encore Hauptbahnhof à Vienne aussi

4.Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

voiture, bus, taxi

5.Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

presque jamais

6.Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

non, je ne crois pas, par exemple celle de zeralda est à côté de l'autoroute (mais je ne sais pas trop parce que je ne l'utilise pas)

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

les ronds-points et les magasins

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

pas beaucoup, parce qu'elles sont en général dans un coin et pas juste à côté de la rue

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

pas compris la question mais je réponds selon ce que j'ai compris : c'est très basique et il manque beaucoup de chose

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

oui ! le problème c'est qu'ici les gares n'ont pas évolué et le réseau ferroviaire n'est pas top non plus. Les gares sont encore comme elles étaient à l'époque coloniale. A vienne par exemple, c'est un centre commercial aussi.

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

non

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

je ne sais pas

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

pas grand chose, à part la navette agha-aéroport

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

non



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

je pense Oran

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

je ne sais pas de quoi vous parlez, je ne connais pas ce projet

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

elle est cachée, petite

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

gare routière, en général rez-de-chaussée

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

je ne connais pas trop les gares, mais celle d'alger centre est petite

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

les gares modernes, oui

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

je ne sais pas

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

je ne sais pas

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

selon moi, cela ne change pas grand chose car elle est en général en retrait et pas au centre ville, elle est cachée

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

je ne sais pas

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

pas trop car je n'utilise pas trop le train donc je ne sais pas

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

pas au même titre mais elle doit d'être entretenue et améliorée et il faut qu'elle s'adapte à la demande

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

tramway ou metro

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Alger centre



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
je ne sais pas, je n'aime pas trop l'architecture, à part l'horloge, je n'aurais pas reconnu



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
je ne sais pas



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo
un hall de gare, je ne sais pas



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo
peut-être à Fouest du pays ou à Alger centre, je ne sais pas



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

2 fois par semaine

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Oui

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Les gares

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Je ne sais pas

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche, ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Boumerdes

1. Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Station de train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Lieu de départ et d'arrivée

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Non je connais juste celles de mon pays

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Voiture + train

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Par son flux de personnes

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Bureau tabac etc...

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Au voyage

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

1965

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

3 ans

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Rien

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Oui

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Spacieuse

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Des rails

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Efficace

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Non

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Non

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Simple



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Agha je pense

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Acceptable

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

Indifférente

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Oui

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Non

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Aucune idée

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Agha



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Non



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Non



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Non

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour, merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie. votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1. Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

station pour train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

station un arrêt de train

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

oui

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

voiture, metro, avion et parfois train

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

oui

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

oui

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Non

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

oui ere colonial

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

10 ans

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Frequemment

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Actuellement rarement

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

oui

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

les stations des différents moyens de transports

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui plusieurs gares

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

?

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

non

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

cest un batiment historique la gare d'Alger.

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Architecture, services

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

importante

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

oui

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

oui

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Rien a dire

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

toutes les gares d'Alger font partie du patrimoine historique de la ville idem pour oran

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

TRop

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

oui

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

gare identique

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

la gare Alger cest la gare sur laquelle j'ai répondu

Je ne souhaiterai pas qu'elle disparaisse ni être remplacée ou mise en hors service



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
oui celle d'Oran



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

annaba



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Les guichets de la gare d'alger



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Étranger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Lieu architectural

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Lieu culturel

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Oran, gare d'Alger et agha

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Voiture il fut un temps, je fréquente la gare quotidiennement.

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Quotidien, hors vendredi

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Non

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

La gare.

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

On doit réinventer la gare, tout en gardant son âme

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Oui, s'il est bien désigné et préparé

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

La gare doit rayonner sur son environnement immédiat

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Les musées, les lieux de culture

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Unique

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Non, exceptionnelle

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Non

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Abonnée

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial de la ville ? et pourquoi ?

Oui

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

Non

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne ? Connaissez-vous son histoire ?

Lieu de rencontre et échange.

14. Dans quelle période historique appartient-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période ?

Bâtiment colonial

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Je ne sais pas

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Société avancée, respect de l'environnement

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretteriez-vous ?

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

bida

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

lieu ou en a accès au train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

nostalgie

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

bida, afroun, chlef, oran, birtouta, banlieue d'alger

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

automobile

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

faire plaisir a mes enfants

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

!!

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

peut être

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

??

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

pour les anciens bâtiment oui, pour les nouveaux non

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

KMS

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

mon enfance

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

coloniale

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

?

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

une modernisation a fouest du pays

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

oui

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

peut etre

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

loin des yeux

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

aucune

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

un changement

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

qlqng

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

aucunes

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

qlqng

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

pas de repense

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

pas de repense

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

pas de repense

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

celle hérité du colonialisme

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

pas de repense

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

!!

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo gare d'Alger (terminus)



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo gare d'Oran



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

2 par semaines minimume 8 a 10 fois par mois

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non pas encor

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Pas a mon ville mais a l'harrache.il manque pas mal de trucs .sur tout een hiver.

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Apc.la nvll daïra.baraki mall

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Pas a mon niveau mais oui il est un monument important dans chaque ville.

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Je n sais pas

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepter de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Baraki

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Gare ou prend le train.

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Lieux utile pour transport publique.

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Oui a affroune .boufank.thenia .boumerdesse.reghia.rouiba.

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointaines ?

Le train ou le bus

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui bien sur un lieux tres active .regroupe des gens de tt categories.il faut contenir des services sanitaire publique.un kiosque....ect

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Kiosque.wc.cafeteria.

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne ? Connaissez-vous son histoire ?

Non

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période ?

Période coloniale

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Peut-être 5 ans

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

C est un lieux d echange entre l'est et l.ouest un carefour de voyageurs et de marchandises

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Oui

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Oui bien sur va amélioré la qualité de ransport urbaine

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Simple

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Non

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Non il n a pas il est posséde pas un salle d attente juste les quais

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Aucun charme

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Il manque bcp d l architecture moderne

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

Horrible a propromment dit

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Oui pour son utilité par plur son infrastructure

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Non

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui pour son utilité

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

La garre d alger a agha tafoura yne garre qui a son charisme . coloniale mais tres joviale grand salle d attente kiosque.wc.



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Amélioration de service

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

transport de marchandise et de personnes au moindre prix

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

gare agha

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

la galère , inter-ville taxi ou proches et hors wilaya proche voyage en groupe

11. On restreint souvent la gare à sa fonction, Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

ça doit être un lieu commercial aussi comme fast food distributeur d'eau et de boissons, pharmacie, buraliste, cordonnier , pressing etc..

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

non même pas ça fait peur il y a des individus bizarres à l'intérieur qui manquent de respect aux femmes je parle de la gare de cheraga,

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

mes années de lycée

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

aucune idée

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

aucune idée

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

aucune idée

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

aucune idée

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

quatre fois alger mosta alger, fin 1980 début 1990

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

nulle nulle nulle des sardines

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

pour cheraga oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

la gare routière

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

oui certes tout comme la mairie, la poste, etc..

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

sale , les lignes désordonnées, l'emplacement du chargement et du déchargement faux, non respect du timing , aucun numéro de ligne ou de bus , chargement excessif des personnes

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

pas concernée

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

il y a des promoteur qui construisent tout autour alors que c'était des champs perte de vue, ça augmente la circulation et empêche les bus de circuler normalement

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

seulement pancarte qui l'indique et la battisse

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

basique

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

non

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

aucune caractéristique

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

aucune décoration

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

elle ne cadre pas

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

un lieu de repère

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

oui pour les gens qui prennent toujours le transport

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

que la grande poste d'alger oui

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

oui et l améliorer les idées le manquent pas mais la zkara persistes

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

ère de repos pour les retraités car on leur a enlevé leur jardin qui n'était pas loin de la gare

Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
alger



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
à la sortie des voyageurs il n y a pas de station de relance qui assure l'acheminement du voyageur vers son domicile mais plutôt des voitures stationnées, il faut que le transport puisse assurer l'acheminement du point a vers b , sans avoir recours au véhicule personnel ou de proche, ça c'est un vrai réseau de transport



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
non mais je dirais comme ça mostaganem



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
non c'est une mosquée pour moi



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

ça ressemble a une gare



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

joli

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Béjaia

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Lieux d'arrêt des trains

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Un passage obligatoire si je veux prendre le train

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Alger, oran, Paris, madrid, istambul

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointaines ?

Voiture, train, avion



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

non

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Pour un éventuel déplacement entre bejaia Alger, Alger oran, 0 fois par semaine, 0 fois par mois, deux à trois fois par an.

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Port

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Limites de quoi ? Superficie ou services !
Bon pour les services les horaires n'arrange pas ses résidents.
Pas de distractions, boutiques, restaurant, comme à l'étranger.

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

S'il existe oui

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Ancienne

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Je ne sais pas

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Ancienne

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Non

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Non

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Mediocre

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui, car l'individu est de plus en plus pressé donc les magasins facilitera les vie, et monument oui aussi car une gare ferroviaire prend beaucoup d'espace donc tant qu'à faire le rendre agréable.

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

Non

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne ? Connaissez-vous son histoire ?

Non

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période ?

Je ne sais pas

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Depuis sa création je pense

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Rien

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Pas jolie

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

Saie, et ancienne

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Oui comme même

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Pas autant, juste un entretien sera pas mal

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui avec renovation

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Modernité

Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Non

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Constantine

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Gare de chemin de fer (réservée aux trains).

2.Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Un mode de transport inventé par les Européens au début du 19^e Siècle et qui correspond à l'époque du développement industriel.

3.Connaissiez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Celle de Constantine et des autres grandes villes Algériennes...Celles qui sont dans le monde sont trop nombreuses pour être 'citées' !

4.Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

5.Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Plus jamais depuis que la voiture et l'avion ont supplantés le chemin de fer ...Chez nous en Algérie, puisque ailleurs les TGV et d'autres trains rapides sont largement utilisés (ou empruntés) pour voyager !!

6.Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Avec les problèmes de circulation générés par une ville exigue (Constantine) très mal desservie par tous les transports (terrestres et ferroviaires) sauf ...L'avion !

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Aujourd'hui, ça pourrait (juste) aller mais à l'avenir ça ne suffirait pas...il faudra concevoir (sur le plan 'urbanistique') d'autres 'tracés' pour des trains performants, et donc d'autres gares ferroviaires en séparant celle qui seront réservées au transport de marchandises de celle des voyageurs !!

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Les monuments emblématiques (Ponts, etc.) et à leur tête le site naturel du 'Rocher'...Puisque Constantine est appelée la 'Ville du Rocher' ou 'Ville des ponts' !

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Ou...pour le moment car je considère cette gare comme un patrimoine bâti (presque une 'curiosité touristique') mais qui appartient à une autre époque (!)

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

'limites' n'est pas le mot approprié....

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

non .

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

la gare actuelle de Constantine est (aspect) plutôt agréable sur le plan architectural...Mais désuète (dépassée) sur le plan fonctionnel.

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Un peu triste à cause des couleurs et de la décoration...Il faudra lui inventer un nouveau 'design' plus accueillant qui invite à une meilleure 'contemplation' (salle d'attente et hall de départ) et ...au voyage !

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

'peut mieux faire'...(comme disaient jadis les professeurs sur leur bulletins d'appréciation) s'agissant de certains élèves ...peu doués.

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

Chacun selon ses appréciations, sa culture, etc.

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Oui...Et il ne faudrait pas que l'ancienne gare de 'Cirta' (Constantine) disparaisse !

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

En vérité et par manque d'informations de la part de la SNTF, peu de choses... puisque certains projets sont en cours de réalisation alors que beaucoup d'autres sont toujours dans 'les cartons' !

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

C'est encore à l'état 'embryonnaire'...Des vœux pieux et des 'Incha Allah' !

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Je le redis...Constantine pour mériter d'être un pôle 'industriel' ou économique (ce qui n'est pas réellement sa vocation, vu les contraintes de son site et l'urbanisation envahissante de ses banlieues...) aura nécessairement besoin d'une autre gare ferroviaire plus éloignée de la ville actuelle et surtout conçue selon des normes modernes dans une perspective à long terme.

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

La gare ferroviaire actuelle de Constantine peut uniquement servir à joindre Skikda ou (à la rigueur Ain-Milla puis Biskra et les autres 'petites' gares de l'Est et du Sud) pour le transport de certaines marchandises, et des voyageurs tout simplement. Dans le futur, il faudra une autre gare mieux localisée (géographiquement) et plus moderne...Cela va de soit !

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

'similitudes'...? Une gare ferroviaire est différente d'une gare routière d'une gare maritime et d'un aéroport car ce n'est pas le même mode de transport, évidemment !

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

gare ancienne ou gare moderne ? C'est toute la différence !

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Oui...pour devenir un centre d'animation... pourquoi pas ?

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui.

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Un 'musée' des transports ...ou mieux, un 'Musée des chemins de fer d'Algérie' !

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
La Gare Agha d'Alger.



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Gare d'Oran (?).



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Gare d'Annaba.



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Gare ferroviaire de...Skikda.



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

?



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Il faudrait consulter les archives des chemins de fer en Algérie pour faire un bon travail (thèse de doctorat ou autre) . Bonne chance !

De contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Blida

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Gare de train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Un moyen de transport très pratique pour les longs trajets

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Oui, la gare d'Alger, les gares de Paris

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Voiture, je me déplace à Alger par train juste quand j'y vais seule

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Pour mes projets artistiques à Alger, 1 à 2 fois par 15 jours et parfois plus de 4 fois par mois.

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Non si ça devient un lieu commercial ou monumental, ça va déranger la circulation des voyageurs et connaissant mes concitoyens je pense que ça deviendra anarchique

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

À part la vente de tickets non

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

J'ai des images d'elle à l'époque du colon sinon je ne connais pas son histoire

14. Dans quelle période historique appartient-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période?

Époque du colon, je pense que même si c'était une période de guerre mais c'était très bien construit vu que j'adore l'architecture française

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Aucune idée mais depuis longtemps je crois

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Je n'en sais rien

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Si c'est des conséquences positives je suis pour !

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

À la sortie de la gare il y a des maisons anciennes je ne sais pas si elle sont habitées ou pas mais elle est située dans un lieu qui ne dérange personne à mon avis

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Nos gares n'ont aucune architecture contrairement aux architectures des gares des pays étrangers

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Pas du tout

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Nulle

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Ça n'a pas de sens

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

Comme une gare très banale

27. Si cette gare venait à disparaître le regretteriez-vous ?

Oui parce qu'elle reste utile après tout

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Bien sûr je pense aussi qu'elle doit être rénovée

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient à disparaître ? Et pourquoi ?



Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo ?

Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo ?

C'est la gare d'Alger (terminus), j'en ai plein de souvenir devant sa porte, c'est pour moi un lieu de retrouvaille et de séparation avec des êtres chers



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Non mais elle est très belle



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Non, c'est beau mais on dirait une mosquée



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Magnifique

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

2 fois ou plus par an

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non pas tellement

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Non

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

La placette de Souk Ahras,

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Non

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Elle est située dans endroit isolé y a pas de train de tgv il y'a que les taxis les bus

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Souk Ahras

1. Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Voyage transport longue distance

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

L'endroit de station des trains et des tgv

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Oui Gare de Montpamasse gare de Toulouse matabieu gare de Nantes

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Trains tgv avion bus voiture

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui lieu commercial surtout pour faciliter le voyage des personnes en toute sécurité parfois j'ai peur de te prendre le bus tard ou bien le taxi tôt

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

La prière caféteria mais c'est hyper cher, les taxis lorsque on arrive (pour aller à la maison)

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne ? Connaissez-vous son histoire ?

Il manque ça dans son architecture externe à l'intérieur la décoration est magnifique la salle de sol

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période ?

21ciede

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

2018

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Rien il est mort

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Oui la ligne Alger Tunis

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Oui

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

C'est évident

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Up

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Moderne digitale intelligente

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Oui

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Up

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Jolie



Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo ?

Non

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Ça va mais on peut faire mieux

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

Bien

27. Si cette gare venait à disparaître le regretteriez-vous ?

Oui

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Oui

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui très nécessaire

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient à disparaître ? Et pourquoi ?

Connexion internet prise de chargement des téléphones avec les billets électroniques achat des billets en ligne distributeur pour les voyageurs bornes de carte bancaires sécurité la nuit

Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo ?

Non



Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo ?

Non



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

La Carobe Alger !



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

C'est jolie



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Up



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Up

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Mascara

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Un lieu a partir duquel on peut circuler

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

C est une question ça . Reptition

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

On a pas une gare ds notre ville et nous ont avons besoin

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Taxi

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Tres important oui qu'elle soit doter de ces services

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

En algerie ya rie. Ds une gare apart les guichets pr acheter les tiquets

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

Nous avions u.e gare depuis lepoque coloniale . Elle a ete detruite

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Enlevé tous

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Je la frequente pas

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Nous

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Pas de gare a mascara

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Ya pas

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Bien sur la gare est vrai oint de repere

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Une gare dois avoir tt les commodité car il ya un flux humain important . Ou il y devra avoir des magasins de tt les activité comerciale elle pourra ressembler à un centre comerciale . Pour repondre au besoin des voyageurs. Elle doit avoir des cafeteria des restaurants . Des point pr recharger des telephone et pc . De la connexion wiffi . Ect

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Oui

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Il reconstruite une autre

Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

De contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

france

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

station

2.Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

une etape de passage

3.Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

agha- gare de lyon- gare du nord

4.Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

metro- train

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

2

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

oui

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

agha non

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

ses monuments et ses gares

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

oui

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

????

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

oui

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

shwingum et cacahuette

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne ? Connaissez-vous son histoire ?

?????

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période ?

la bonne

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretteriez-vous ?

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

30. Quel équipement proposeriez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo
alger terminus sous square d'alger



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
oran



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

alger



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Annaba

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

Station de trains

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Un endroit logistique

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Alger, constantine, skikda, setif,...

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

La voiture, le bus

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Très rarement

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Les institutions publique (mairie, gare, théâtre, port, hôpital, la poste...etc)

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui, elle fait parti du patrimoine de la ville

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Oui

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Non

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

Période coloniale

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Une dizaine d'années

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Je suis l'actualité des lignes qui m'intéressent (villes avoisinantes)

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Non

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Ancienne batisse, avec une grande horloge

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Le théâtre régional de part son architecture

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Très bien faite,

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Non

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Non, c'est quasiment les mêmes services

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Basique

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Magnifique, bien positionnée, doit être entretenue

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

Un repère historique plus qu'une simple stations de trains

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Oui beaucoup

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Absolument

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Rien ne la remplacera, il faut juste proposer plus de services

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

À Alger mais je connais pas



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Non



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Annaba ma ville



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Skikda



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

10 fois par semaine, 200 par mois car Multilodelle et je fréquente pour prendre un métro

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Paris Oui Tlemcen non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Moyen

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Placette Centre Ville et grand mosquée à Tlemcen

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui à Tlemcen Bien construit l'architecture top

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Que l'intérieur et les quais pour prendre un train

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche, ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Paris

1. Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

Arrêt de train, liaison avec autre mode, espace commercial

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Endroit pour prendre un train et déplacer

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Agha, gare de Tlemcen, Austerlitz à Paris, gare de Lyon Paris, saint lazar Paris, gare de Barcelone

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

À pied, tramway, métro, bus, train, trottinette électrique opérateur Lime

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui pour participer à rentabiliser le projet ferroviaire

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Réservation, café, restaurant, toilettes

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Mosquée, lieux historiques, image de ville

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

Otoman

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

Presque finir

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

annaba

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

gare SNTE, là où on prend le train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

un repère dans la ville

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

constantine, agha-alger, skikda, Lille-Flandres, Tours, Bruges, Anvers, Paris gare Montparnasse, Paris gare du Nord

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

voiture, avion

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

oui, elle participe à la vie en ville et à la dynamique urbaine

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

guichet billet, kiosque, cafétéria

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

architecture néo-mauresque

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

pendant la colonisation, dans les années 1930, le style néo-mauresque

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

2000

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

rien

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

non

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

la gare de la ville où j'habite, j'y prends le train pour aller à constantine durant mes études entre 1992 et 1997

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

il y'a beaucoup de bus, de taxi mais peu de liaisons ferroviaires

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

très bien intégrée

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

le Cours de la révolution, la gare, le théâtre, l'hôtel Seybouse, Pierre et Marie Curie, la Mairie

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

oui

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

elle commence au niveau de la place de la gare et se termine au niveau des ateliers (près du nouveau viaduc)

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

peut-être, tout dépend du contenu du projet

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

sa monumentalité

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Pierre et Marie Curie, même style

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

monumentale

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

non

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?

oui par rapport aux autres villes en Algérie : sa situation au centre-ville, la place de la gare est plus grande, la salle des pas perdus est plus grande, les fresques dans la salle des pas perdus, les sont plus larges

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

très belle avec les fresques murales

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

très intéressante

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?

je ne sais pas

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

beaucoup oui

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

oui

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

aucun

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
oui, la gare d'Alger, l'accès y est difficile, petite salle des pas-perdus, intérieur sombre



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Gare d'Oran, style néo-mauresque



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
Gare d'Annaba, le minaret est majestueux



Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo
gare de Skikda, un joyau, le musée devrait être valorisé



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

l'intérieur de la gare de skikda, très belle colonnes en marbre, très bel éclairage zénithal



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

l'intérieur de la gare d'Oran, le décor est somptueux , très bien éclairée



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

les usages à l'intérieur de la gare, les quais

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Établissement ou structure , abris pour les voyageurs par Train

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Une structure architecturale spécifique de la région de son implantation et aussi de confort pour les voyageurs

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Les nouvelles gares ferroviaires en cours d'étude à l'égard de celle de Moulay Slissen

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Ma voiture et rarement le bus

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?
Rarement vu le nombre de destination réduit et aussi le service qui n'est pas à la hauteur, en attendant la modernisation des lignes.

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?
Non, loins d'être même pas au minimum

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?
Non

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?
Normalement les gares ferroviaires, stations voyageurs, monuments, grandes entreprises, hôtels, très peu mosquées

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?
Oui, la gare devrait être un repère, mais vu que très peu desservie chez nous, et aussi localisation un peu isolés

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?
La gare devrait traduire, une architecture spécifique harmonieuse avec la région, services fournis, liaisons au transports urbains..., et on peut avoir même des musées dedans.

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?
Oùiiii, surtout dans le cas d'Algérie on ne peut pas mettre une gare au sud comme celle au Nord. Il faut la spécifier à la région. C'est le premier contact du visiteur à une ville. Il faut que ça sera beau, bonne orientation, qualité de service, signalisation, guide, musée

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?
Chez nous en Algérie rien, à part ces nouvelles en cours de réalisation qui sont un peu équipée et belle.

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?
Oui

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période?

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?
Oui, de beaucoup de projet en Algérie

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?
Oui, même sur toutes les villes d'Algérie

19. Comment se distingue-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?
Désordre total

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?
Gare, musée,

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?
De notre gare est catastrophique. Des nouvelles, j'en ai vu des belles réalisés je pense par un bureau portugais sur des projets en cours

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?
Il faut que les nouvelles aaront des aspects spécifiques pour chaque région

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres ville ? Quelles sont ces caractéristiques ?
Rien de rien

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?
N'est même pas aux normes, sans parler de l'architecture

25. Sur le plan architectural et urbain : que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?
Triste, aucune valeur ni spécificité

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre la gare ?
Une honte

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?
Non, on souhaite une nouvelle

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?
J'en ai vu certains qui méritent qui portent beaucoup d'histoire surtout au sud et à certaines villes

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?
La notre non

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?
Une nouvelle gare aux normes de sécurité, énergie renouvelable, architecture belle et harmonieuse, décoration, service de qualité, des petites boutiques...

Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Em Agha à Alger. Un Patrimoine à préserver



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Belle.

Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

À Oran, à préserver



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Skikda je pense



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Dans le hall d'une gare, à mettre en valeur



que représente cette photo pour vous ? où elle se situe à votre avis ? pouvez vous commenter la photo

Waw. Quel architecture. À mettre en valeur



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Il faut une cartographie de toutes les gares à préserver et à rénover avec les bons spécialistes en assurant par la suite un bon entretien. Puis pour les nouveaux projets, ce n'est pas méchant d'opter aux bureaux étrangers en partenariat avec des Locaux. Le plus important c'est l'étude qu'il faut assurer.

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

Alger

1.Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ? *

Lieu de stationnement,ou de passage de locomotives tractant des wagons de voyageurs et/ou de marchandises

2.Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

L'endroit précis et organisé où le public se rend pour prendre ce moyen de transport public

3.Connaissiez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Dans mon pays,je connais les principales gares du réseau de chemin de fer. Je connais aussi celui de la Tunisie,du Maroc , de l'Allemagne, , de la Russie, de la Biélorussie , du Canada (Quebec et Alberta)

4.Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointaines ?

Avion, Bus, train, véhicule particulier

5.Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

Déplacement. Intervilles. (1 fois par trimestre)

6.Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Peut mieux faire

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Oui

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

La gare ferroviaire en fait partie avec les places, les immeubles abritant les institutions officielles et les mosquées

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Oui.

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

C'est un espace clôturé et bien délimité

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Cela pourrait le devenir. Mais il se limite selon moi à la fonction transport par chemins de fer. Une des raisons: le rail est trop conservateur, pas assez ouvert sur la modernité

12. Connaissez-vous les différents services disponibles à l'intérieur de la gare ?

Vente de ticket, de boissons et sandwiches, journaux, etc..

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Elle pourrait être plus propre avec plus d'animations culturelles et commerciales.

14. Dans quelle période historique appartient-elle cette gare ? que pensez-vous de cette période ?

Fin du 19^{ème} siècle... le colonialisme triomphant.

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Ca pourrait être une alternative intéressante pour lutter contre les accidents de la route et protéger la Nature surtout si on utilise l'électricité comme force motrice des locomotives

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

Pas de bâtiments dans son voisinage

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

La gare ferroviaire est unique

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Old fashion

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Non plutôt typique

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

27. Si cette gare venait à disparaître le regretteriez-vous ?

Bien sûr.

28. Pensez-vous que cette gare doit être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Absolument

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Espace culturel

Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo



Connaissez-vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez-vous commenter la photo

La Gare d'Alger (Terminus)



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Oran



Connaissez vous la gare dans la photo ?où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



que représente cette photo pour vous ?où elle se situe a votre avis ? pouvez vous commenter la photo



Clôture de l'entretien : Avez-vous quelque chose à rajouter que nous n'aurions pas évoqué ?

Bon courage

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

5. Pour quelle raison fréquentez-vous la gare ferroviaire ? combien de fois le faites-vous ? Par semaine et par mois ?

1 par mois

6. Pensez-vous que votre ville est bien desservie en matière de transport public ?

Non

7. Votre gare est-elle bien intégrée dans son milieu urbain et dans sa ville ?

Non

8. Quels sont les lieux de repère de la ville ?

Centre ville, gare routière et port

9. Qualifiez-vous la gare comme un repère dans la ville ? Considérez-vous votre gare comme un des monuments importants de votre ville ?

Non

10. Sauriez-vous me donner les limites de la gare ? Et pourquoi ?

Sans avis

L'imaginaire de la gare dans l'esprit commun algérien

Bonjour ,merci d'avoir accepté de nous accorder quelques minutes pour répondre à notre formulaire et nous aider dans notre travail de recherche. ce travail s'inscrit dans un doctorat sur les gares ferroviaires en Algérie .votre réponse est totalement anonyme et votre avis nous est précieux.

-lieu de résidence

France

1. Pour commencer, que signifie pour vous le mot « gare ferroviaire » ?

Lieu de passage

2. Que représente-elle la gare ferroviaire pour vous ?

Trains, foules, voyages

3. Connaissez-vous d'autres gare ferroviaire en Algérie hormis la gare de votre ville ? ailleurs dans le monde ? Si oui ! pourriez vous me les citer ?

Non

4. Qu'utilisez-vous comme moyen de transport pour vos déplacements proches et puis lointains ?

Axion et voiture

11. On restreint souvent la gare à sa fonction. Pensez-vous que c'est important de voir la gare comme un repère/monument/lieu commercial/ de la ville ? et pourquoi ?

Oui car lieu de ville et de passage remarquable

12. Connaissez-vous les différents services disponible à l'intérieure de la gare ?

Non

13. Quand vous observez cette gare, à quoi vous fait-elle penser par rapport à votre culture quotidienne? Connaissez-vous son histoire ?

Cinéma, voyageur, aventure

14. Dans quelle période historique appartient-t-elle cette gare ? que pensez vous de cette période ?

Récant

15. Quand remontent les derniers travaux de rénovation de votre gare ?

2000

16. Que savez-vous de l'actualité liée au chemin de fer et aux gares ?

Rien

17. Avez-vous entendu parler du nouveau projet de modernisation ferroviaire ?

Non

18. Pensez-vous que ce projet aura des conséquences sur votre gare et sur votre situation ?

Je ne sais pas

19. Comment se distingue-t-elle votre gare par rapport aux bâtiments voisins ?

En rien

20. Quels sont les édifices, qui présentent selon vous des similitudes avec la gare ferroviaire ? Quelles sont ses similitudes ?

Sans vis

21. Comment qualifieriez-vous l'architecture de la gare ?

Inintéressante

22. Qualifieriez-vous l'architecture de la gare comme une architecture commune ?

Trop commune

23. Trouvez-vous que votre gare a des caractéristiques particulières par rapport aux autres gares dans d'autres villes ? Quelles sont ces caractéristiques ?

Non

24. Comment trouvez-vous la décoration intérieure de la gare ?

Nulle

25. Sur le plan architectural et urbain ; que pensez-vous de l'image de la gare dans votre ville ?

Nulle

26. Comment pensez-vous que les habitants et les visiteurs aperçoivent votre gare ?

Inintéressante

27. Si cette gare venait à disparaître le regretterez-vous ?

Oui

28. Pensez-vous que cette gare doit-être entretenue et conservée au même titre d'un monument historique/ au même titre que la grande poste d'Alger par exemple ?

Doit être rebâtie

29. Pensez-vous qu'il est nécessaire de conserver cette gare ?

Oui

30. Quel équipement proposerez-vous pour remplacer votre gare si cette dernière vient de disparaître ? Et pourquoi ?

Connaissez vous la gare dans la photo ? où elle se situe ? pouvez vous commenter la photo

Difficile d'accès

Réponses aux questionnaires en Arabe

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبا ، شكرا على موافقتك على ملحقنا بوضع ملحق لإجابة على استفسارنا وسعادتنا في ملحقنا المبني. هذا الملحق هو جزء من رسالة مقروءة من محطة دراسة محطات القطار في الجزائر - إيمانك لنا نحن ورائدك شين لك.

مكان-
الإقامة
البلد

في بادئ الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟
وسيلة نقل المسافرين و السلع

ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟
أول اسم لكل الاجتماعات بالنسبة إلى أفضل وسيلة نقل

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة سنيثك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم ؟
هل يمكنك شكرها ؟
أعرف في الجزائر فقط و ركبت القطار في خطه الرابط بين وسط شرق و وسط غرب

ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل أو حذاءك وتلك التي اليومية القريبة و البعيدة ؟
فقط القطار أو أنه أكثر أمانا خاصة بالنسبة للقطار و النسبة العالية لموتات البرور

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟
نقل المسافرين البضائع و العمالات و توجد خدمة إرسال أشياء معينة خاصة بالمواطنين و يتم استقبالها في العنوان التي تسلمه خدمة رائعة و مبلغ رمزي مبالغ

هل يمكنك إلقاء المحطة ، بما تذكره ؟ هل تعرف تاريخها ؟
ما أظنه هو أن الاستمرار من شيئا

إلى أي قدر تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية ؟
الفترة الاستعمارية رغم أنه الانتزات إلا أنها من أسوأ فترات تاريخ القولة الجزائرية

ما كانت أحوال الترميم و التهيئة في هذه المحطة ؟
لا أعلم

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟
تجرب حركات جديدة رائعة متطورة جدا

هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديدة ؟
الشروع الآن لا زال لم يتكتم و هذا ما سبب تأخر كثير في التوقيت

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟
تتمنى ذلك

في الغالب لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفعل ذلك خلال الأسبوع و الشهر ؟
لتجربة جدي لربما يوما صباح مساء الآ يوم الجمعة

هل تعتقد أن سنيثك توفر على شبكة نقل حوسبي فعالة ؟
فوق مستوى عتبة للشعب

هل تعلم محطة القطار في سنيثك متنسجة بشكل جيد في بيئتها الحضرية ؟
تقريبا و الشكل الوحيد هو كثرت تأخر - عدم احترام التوقيت و سلا سلاوت موجود هذا الشكل

ما هي المعالم الهامة التي تميزها ريفية في سنيثك ؟
ساحة التوت وسط المدينة ، محطة شريعة ، سوي الكبير - مهرجان التوت كل مساء و مؤخرا ملعب مصطفى التكر الذي انشئت منه الكثير من أفرج الجزائريين

هل تعلم محطة القطار كعالم معروف في المدينة هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لسنيثك ؟
ربما

هل يمكن أن نعتبرها ما بعد محطة القطار بحسب نظر لك و لماذا ؟
لرأهم التوت

للتصميم محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار المحطة كعلم ؟
معروف في المدينة و لماذا ؟
لقد بدأ بها انتقال الآلاف يوما و من عدت مدن و ولايات

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في سنيثك عن المباني المجاورة ؟
هو مبنى كونيولي رغم أنه ليهته إلا أنهم حافظوا على الشكل القديم و هذا ما يعطي بها تاريخيا هنا

ما هي المباني التي تعتقد أنها تتكلم محطة القطار وما هي أوجه تشابهها ؟
مركز البريد القديمة

كيف تصف التصميم مبنى محطة القطار ؟
في مدينة التصميم رائع بالنسبة إلى

هل يمكنك إخبار هندسة و تصميم بداية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و متكلمة في المدينة ؟
في موقعها الحالي مع صخرة طرق البناء هندسة المحطة لا تتوافق مع هندسة المباني المجاورة

هل تعتقد أن محطة القطار في سنيثك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى ؟ ما هذه الخصائص ؟
مشابهة لها

كيف تجد التفكير الداخلي للمحطة ؟
جدا و مريح

في إطار تصور معماري و حضري. ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في سنيثك ؟
جدا أو ربما حافظوا على شكله الذي تراه الآن

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟

لا أعلم

إلى حال هنت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

لا

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة و الحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و النصب التذكارية و التاريخية و الأعتداء
بها بنفس الطريقة ككتاب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

طبعاً

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

لا

فرضاً لقرار استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر ما الذي تطرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ و لماذا ؟

أفضل مبنى العالى

هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالضبط كما تظنك على الصورة ؟

محطة نهاية السار بالعاصمة



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالضبط كما تظنك على الصورة ؟

لا أعلم لشكل العمري في محطات القطار



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالضبط كما تظنك على الصورة ؟



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالضبط كما تظنك على الصورة ؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة ؟



ما تعليقك على الصورة ؟

رأيت



نهاية الاسئلة و العجالة : هل لديك أي شيء لتضيفه لم تكن تذكر ؟

في الأخير نشكركم على المشاركة
وفكم الله

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبًا ، شكرًا على سؤاليك على ملحقنا بنصح دقائق للإجابة على أسئلتنا وسماحتنا في ملحقنا البعض. هذا العمل هو جزء من رسالة تكوينا من منطقة
بدراسة محطات القطار في الجزائر ، إيمانك تسامحنا ورائدك أمين لنا.

مكان -
الإقامة

في بولاية الشلف

في باديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

مكان لركوب القطار

ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

لا شيء ، لم أذهب إليها أبدا

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينةك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم ؟ إذا كان نعم ! -
هل يمكنك ذكرها هنا ؟

أعرف محطة اعا في الجزائر العاصمة... في فرنسا أعرف محطات كلوزة مثل محطة موبيرانس

ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتغذيتك اليومية القريبة و البعيدة ؟

المطلة و التاكسي

في الغالب لم أذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفعل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

لم أذهب سوى في فرنسا للسياحة

هل تعتقد أن مينتك تتوفر على شبكة نقل حوسبي فعالة؟

لا

هل تعتبر محطة القطر في مينتك متنسجة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟

لا

ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مينتك؟

...مجمع سبي ديوان... برج الفولة...مسجد سبي حيزة

هل تعتبر محطة القطر كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطر لها نفس الأهمية مثل المعالم الأخرى لمينتك؟

لا

هل يمكن أن تعطيلنا ما يحد محطة القطر بحسب نظركم؟ ولماذا؟

لم أهتم السؤال

لكنصرا أهمية محطة القطر في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و إختيار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ ولماذا؟

نعم... إذا كان للمحطة بعد تاريخي فمن المهم أن يكون صروف عند العامة من باب التثقيف

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

لا

ما هي الدباب التي تعتقد أنها تشبه محطة القطر وما هي أوجه الشبه بينها؟

لم أرها

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطر؟

لم أرها

هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بداية محطة القطر كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟

لا أدرى

هل تتصور أن محطة القطر في مينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

لا

كيف تجد التباين الداخلي للمحطة؟

لا أدرى

في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مينتك؟

غير مميز

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟

قيم و رديء و المبني الإنشائي الجيد لسن

حدد رأيك لهذه المحطة ، بما لتشارك؟ و هل تعرف تاريخها؟

لا شيء و ليس لي أي علم بتاريخها صراحة... مجرد مكان لا تتطرق للقطر و لم أرها سوى من الخارج

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

أظن مرحلة الاستعمار... فترة سواد استقلت فيها بلدنا اسمه استقلال... فترة تل و مهنة للشعب... فترة أظهر فيها شعبنا مدى شجاعة و رفضه الخوض

حتى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟

أظن أن محطة التفت لم ترممها أو أضعفها بداية جديدة بجانب القائمة مؤخرا... من حوالي 5 إلى 10 سنوات

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية؟

سمعت أن هناك مشروع لتغيير مسار القطر في الجزائر

هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديدة؟

نعم دون تفاصيل

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطر الحالية؟

أظن ذلك

بمثال يشبه مبنى محطة القطر في مينتك عن المباني المجاورة؟

لا أدرى... لكن المبني الجديد عصري

إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تعتبرها كسرة المدينة؟

لا

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة و الحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و الترابية و التاريخية و الاعطاء بها نفس الطريقة كمنشآت البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

لا

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

لا

فرضا تقو استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر ما الذي تلمحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطر؟ ولماذا؟

نفس المبنى مع بعض الترميمات

هل تعرفت على هذه المحطة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

لم تعرف



هل تعرفت على هاته المحطة؟ اين تقع بالتحديد؟ ما تعليقك على الصورة ؟ 32.

صورة جميلة... كان النبي معلم تاريخي



هل تعرفت على هاته المحطة؟ اين تقع بالتحديد؟ ما تعليقك على الصورة ؟

وهان؟ متى جميل و سيز



هل تعرفت على هاته المحطة؟ اين تقع بالتحديد؟ ما تعليقك على الصورة ؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة ؟

المتي يشه المسجد



ما تعليقك على الصورة ؟

جميل جدا

محطة القطار في مخيلة المواطنين الجزائري

مرحبًا ، شكرا على مواصلتك على منحنا بضع دقائق للإجابة على استطلاعنا ومساعدتنا في صياغة المظهر. هذا العمل هو جزء من رسالة نتكورا. منظمة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، إيمانك لمساعدتنا ووليكه شين لنا.

مكان - الإقامة

تلمذ ولاية الشلف

في ياديه الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة المسكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

مكان للتنقل بواسطة القطار

ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينةك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم ! - 3 هل يمكنك ذكرها لنا؟

محطة، Nantes تمر محطة الشلف. محطة انتر محطة Massy TGV باريس

ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتلك التي اليومية القريبة و البعيدة ؟

المحطة

في الغالب، لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفعل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

السيار إلى ولايات أخرى



نهاية الاسئلة و المتفائلة : هل لديك أي شيء تصنيفه لم تكن تذكره ؟

في الأخير نشكركم على المشاركة

شكرا

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

هل تعتقد أن مدينةك تتوفر على شبكة نقل صومعي فعالة ؟

ن

هل تعتبر محطة القطار في مدينةك متنسجة بشكل جيد في بيئتها الحضرية ؟

ليس بالقليل

ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينةك ؟

متحف الأثار، المتاجر، باب تين القصبة

هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينةك ؟

ن

هل يمكن أن تعطيلنا ما يحد محطة القطار بحسب نظركم ؟ وماذا ؟

مطعم كذلك متعدد الخدمات، محطة تنكسي

للتصور أهمية محطة القطار في كثر من الأحيان على جانبها الوظيفي، هل تعتقد أنه من المهم رؤية و إعتبار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ و لماذا ؟

نعم لأنها تعكس مدى التطور الحضاري و العمراني للمدينة

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟

خدمة الأكل السريع، المراحيض، خدمات متنوعة

13. هل تعرف تاريخها؟

تتكرر بالمران القيم

14. إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

فترة الاستعمار الفرنسي

15. متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هاته المحطة؟

لا تتكرر

16. ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية؟

سمعت عن بناء محطات جديدة و توفير خدمة القطار السريع

17. هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟

نعم

18. هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية؟

كهد

19. بماذا يتلخص مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟

قديم و يحتاج إلى ترميم

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه التشابه بينها؟

محطة العفلات، كلاهما محطات للقل

21. كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟

قديم

22. هل يمكنك اختيار هندسة و تصميم بداية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟

نعم

23. هل تعتبر أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة سببها مقارنته بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

لا يوجد خصائص تتكرر

24. كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

يحتاج إلى تجديد و تطوير

25. في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟

لا بأس

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟

لا أعرف

27. إلى جمل خدمات هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

كهد

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة و الحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و المصنوع التذكارية و التاريخية و الإحتفاء بها بنفس الطريقة ككتاب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

نعم

30. فرضا تقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر، ما الذي تقترحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ و لماذا؟

يمكن تحويل محطة القطار إلى ملحف

31. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

محطة اعا بالجزائر العاصمة



32. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

ن



هل تعرفت على هذه النخلة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Y



هل تعرفت على هذه المدينة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟

بداية كريمة



ما تعليقك على الصورة؟

لنتتق هندستها الداخلية



نهاية الاسئلة و المصافحة : هل لديك أي شيء تضيقه لم تكن تذكره؟

أتمنى أن يتم بناء محطات القطار عبر كامل المدن لتسهيل عملية التنقل، محطات جديدة و متطورة تساهم في تسهيل التنقل داخل و خارج الولايات

في الاخير نشكركم على المشاركة

. الطور بالتوفيق

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

هل تعتقد أن مدينةك تتوفر على شبكة نقل حوسمي فعالة؟

ن

هل تعتبر محطة القطار في مدينةك متنسجة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟

ن

ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينةك؟

المساجد الطار و المعابد

هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينةك؟

نعم

هل يمكن أن نعلمنا ما بعد محطة القطار بحسب نظركم؟ وماذا؟

نقص التنظيم

للتصايرية محطة القطار هي كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و إختيار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ وماذا؟

نعم ذلك على حسب الجانب الجمالي للنتية

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

نعم

محطة القطار في مخيلة المواطنين الجزائري

مرحبًا ، شكرًا على موافقتك على ملحقنا بجمع نتائج لإجابة على استطلاعنا وسماحتنا في صقلنا البحثي. هذا العمل هو جزء من رسالة الدكتوراه المتعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، (إيجابك تساهلتا ورائك تسين لنا).

سكان-

الإقامة

وهران

في باتيء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار"؟

التقل الجماعي السريع

ماذا نساأل محطة القطار بالنسبة لك؟

نقطة انطلاق أو وصول

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينةك؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم | - هل يمكنك ذكرها لنا؟

محطة الجزائر محطة عنابة محطة قسنطينة محطة بئر عكابة ومحطة بشار

ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتنقلاتك اليومية القريبة و البعيدة؟

السيارة

في العاليم لماذا تذهب إلى محطة القطار؟ كم مرة تفعل ذلك خلال الأسبوع والشهر؟

للتقل عبر المسافات البعيدة

هل لديك إلهام المحطة ، بما لتذكره؟ هل تعرف تاريخها؟

الفترة الاستعمارية

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

فترة الاستعمار الفرنسي

مضى كانت أخر أصصال الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟

لا اعرف

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية؟

الخطوط الكهربية

هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديد؟

نعم

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية؟

نعم

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينةك عن المباني المجاورة؟

مبنى عريق عن باقي المباني

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟

مركز البريد

21. كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟

مبنى أثري أو تاريخي

22. هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بناية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة وسائدة في المدينة؟

ن

23. هل تعتقد أن محطة القطار في مدنتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

ن

24. كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

جميل

25. في إطار تصور معماري وحضري، ما رأيك في صورة التي يقدّمها مبنى المحطة في مدنتك؟

صورة جميلة

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين وزوار المدينة نحو مبنى المحطة؟

إعجاب

27. إلى حال خدمت هذه المحطة، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

نعم

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم والتراث والتاريخية والإعتناء بها بنفس الطريقة ككتاب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة والإبقاء على هذه المحطة؟

بالفكر

30. فرضا لقرار استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر، ما الذي تشرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ ولماذا؟

نفس الهندسة المعمارية مع توسيع المبنى للحفاظ على تاريخ المدينة

31. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

محطة الجزائر



32. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

ن



33. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

ن



هل تعرفت على هذه لمحطة؟ إن نأخذ الجنب خط؟ ما انعم بك على الصورة ؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة ؟

محطة وهران مبنى جميل جدا



ما تعليقك على الصورة ؟

هندسة رائعة



نهاية الاسئلة و المقابلة : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن نذكره ؟

لا

في الأخير نشكركم على المشاركة

شكرا

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبًا ، شكرًا على موافقتك على ملتنا بنصح دقائق للإجابة على أسئلتنا وسماحتنا في عملنا اليومي. هذا العمل هو جزء من رسالة نكتوراد متعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، إيمانك بتساعدنا ورائك شين لنا.

مكان-

الإقامة

العاصمة

في باديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

مجرد مكان

ماذا تعني محطة القطار بالنسبة لك ؟

مكان إنطلاق وسيلة نقل

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة سنيتهك ؟ هل تعرف محطات في اساتن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم !-3 هل يمكنك ذكرها لنا؟

محطة الثلث محطة البليدة محطة عين النقي محطة العرائش

ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتقلاتك اليومية القريبة و البعيدة ؟

السيارة

في الغالب لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفعل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

عندما لا أجد وسيلة أخرى

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتفكره ؟ وهل تعرف تاريخها ؟

لا شيء ، لا أعلم

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

لا أعلم

متى كتبت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة ؟

2017

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

إنشاء خطوط جديدة

هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديدة ؟

نعم

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

نعم

بماذا يتشيز مبنى محطة القطار في سنيتهك عن المباني المجاورة ؟

مبنى لذي أو قديم

هل تعتقد أن سنيتهك تتوفر على شبكة نقل صومي فعالة ؟

لا

هل تعتبر محطة القطار في سنيتهك متسجة بشكل جيد في بيئتها الحضرية ؟

نعم

ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في سنيتهك ؟

notre d'âme d'Afriqueمسلم الشهداء ، القصباء ، مسجد كاتورا ، كنيسة

هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة ؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لسنيتهك ؟

لا

هل يمكن أن نعلمنا ما بعد محطة القطار بحسب نظركم؟ ولماذا ؟

لا

للتصرا أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ ولماذا ؟

نعم، نظرا لأهميتها وخطتها

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟

نعم

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها ؟

مخزن الفحم ، الضخامة وطريقة البناء

كيف نصف تصميم مبنى محطة القطار ؟

مطابق

هل يمكنك اعتبار هندسة و تصميم بداية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة ؟

لا

هل لتعتبر أن محطة القطار في سنيتهك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص ؟

لا

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة ؟

غير ملائم للعناصر

في إطار تصور معماري و حضري. ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في سنيتهك ؟

صورة على التاريخ المعماري في الحقبة الإستعمارية، بناء لذي وسطم

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟

تغير عن التاريخ المعماري للمنطقة

إلى حال حدث هذه المحطة ، هل تعتبر ها خسارة للمدينة؟

نعم

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم والنصب التذكارية والتاريخية والإبقاء عليها؟

نعم

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة والإبقاء على هذه المحطة؟

نعم

فرضا نقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر، ما الذي نلجحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟

مختلفة نظرا لموقعها وفنائها المعماري

هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة؟

نعم محطة الجزائر ، لمن محطة في الجزائر



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة؟

نعم



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة؟

نعم



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة ؟

(امر واسع، وضيف (استوع المور)



ما تعليقك على الصورة ؟

تحفة



نهاية الاسئلة و المقابلة : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن نذكره؟

٧

في الاخير نشكركم على المشاركة

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبا ، شكرًا على موافقتك على منحنا بعض دقائق للإجابة على اسئلتنا وسماحتنا في اعطاء العشر. هذا العمل هو جزء من رسالة نكوراد متعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، املنا ان تساعدنا ورائك شين لنا.

مكان-

الإقامة

Bir toute

1. في باديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" او "محطة القطار" ؟

تتظار حال حال

2. ماذا تعني محطة القطار بالنسبة لك ؟

حاجة شائعة و قسوة

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة حنينتك ؟ هل تعرف محطات في اسكان أخرى من العالم؟ إذا كان نعم | -3 هل يسكنك نكر هذا لنا؟

القطرا كامل أوروبا

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لر حلائك وتقلاتك اليومية القريبة و البعيدة؟

الموتارة

5. في الغالب لماذا تنذهب إلى محطة القطار؟ كم مرة تعمل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

عند التروم

6. هل تعتقد أن مدينتك تتوفر على شبكة نقل عمومي فعالة؟

لا

7. هل تعتبر محطة القطار في مدينتك مدمجة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟

لا

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينتك؟

لا شيء

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأخرى لمدينتك؟
التفويض

10. هل يمكن أن تعطينا ما بعد محطة القطار بحسب نظركم؟ و لماذا؟

غير معلوم

11. لتتصا أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ و لماذا؟
طبعاً شيء يبين التفويض حاجة ضرورية لخدمة

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

لا توجد

13. عند رؤيةك لهذه المحطة ، بما تذكركم؟ و هل تعرف تاريخها؟

لا شيء

14. إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟
الإستعمار

15. متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟

لا توجد

16. ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية؟
يجوز حل دراسة جدوى

17. هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديدة؟

نعم

18. هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية؟
مختلطين كلاهما

19. لماذا يتحيز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟

لا شيء

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تلبه محطة القطار وما هي أوجه تشابه بينهما؟

لا توجد

21. كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟

حسب كل لحظة

22. هل يمكنك اختيار هندسة و تصميم بداية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و متبادلة في المدينة؟

طبعاً

23. هل تتعجب أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

لا

24. كيف تجد التذكور الداخلي للمحطة؟

مثل خلق كواب

25. في إطار تصور معماري و حضري. ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟

لا يوجد

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟

مخيف مزيج بعيد

27. إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

طبعاً

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و التذكارية و التاريخية و الاعتناء بها بنفس الطريقة كسكك البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

نعم

30. فرضاً لقرار استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر ما الذي تطرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ و لماذا؟

لا يوجد

31. هل تعرفت على هذه المحطة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

أخا



هل تعرفت على هذه لمحطة؟ أين تقع بالضبط؟ ما اسمها؟ اكتب في الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟

احسن



ما تعليقك على الصورة؟

جميلة



نهاية الاسئلة و المتعبة : هل لديك اي شيء تضيفه لم تكن نذكره؟

زيد محطة في حي 3216 مسكن شعبية

في الاخير نشكركم على المشاركة

ارجو الرد على طيبي

De contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبا ، نشارك في موقفتك على ملتنا بوضعنا بواقع الحياة على امتلاكنا وسماحتنا في صلتنا بالمشي. هذا العمل هو جزء من رسالة دكتوراه متعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، بإمكانك مساعدتنا وزيارتك شين لنا.

مكان-
الإقامة

Saoula

في بداية الأمر ، سالتا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

Gare de transport

هلنا نملك محطة القطار بالقسمة لك ؟

Lieu de transport

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينتك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم ! -
هل يمكنك ذكرها لنا؟

Bida-setif-eulma

ما الذي تستخدمه كم وسيلة نقل لرحلاتك ولتلك التومية القريبة و البعيدة ؟

Ma voiture

في الغالب لسنا نذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة نعمل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

A fepok

هل تعتقد أن مدينتك تتوفر على شبكة نقل عوسى فعالة؟

Non

هل تعتبر محطة القطار في مدينتك مناسبة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟

Non

ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينتك؟

مطار الشهيد

هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينتك؟

Y

هل يمكن أن نعطوننا ما يحدد محطة القطار بحسب نظركم؟ و لماذا ؟

لتصاهاية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اختيار المحطة كعلم معروف في المدينة و لماذا ؟

نعم

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

ما هي الميالي التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار ؟

هل يمكنك اختيار هندسة و تصميم بداية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟

هل تعتبر أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟

عدد زيارتك لهذه المحطة ، بما تفكرك ؟ و هل تعرف تاريخها؟

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

مبنى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟

27. إلى حال حدثت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و النصب التذكارية و التاريخية و الاحتفاء بها بنفس الطريقة ككتاب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

30. فرضا لقرار استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر ما الذي تفرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ و لماذا ؟

31. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط كما تعلقك على الصورة ؟



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط كما تعلقك على الصورة ؟



32. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط كما تعلقك على الصورة ؟



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط كما تعلقك على الصورة ؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة ؟



ما تعليقك على الصورة ؟



نهاية الاسئلة و المقابلة : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن نذكره ؟

في الأخير نشكركم على المشاركة

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحباً ، شكراً على موافقتك على منحنا بضع دقائق للإجابة على اسئلتنا ومساعدتنا في عملنا البحثي. هذا العمل هو جزء من رسالة تكتوفاة متعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، إيمانك تساعدنا ووليك شين لنا.

مكان-

الإقامة

الجزائر العاصمة

1. في بادئ الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

مكان لقاء المسافرين

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

من ناحية المكان الشعر براحة فيها أفضل من محطة الحافلات، و استعملها أحيانا للتنقل بين أماكن مختلفة

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مينيلك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم ! - هل يمكنك ذكرها لنا؟

paris ,cannes ,marsielle , lyon , los angeles , san deigo , san clemante , san juan , new york , roma , napoli

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتفضلك اليومية القريبة و البعيدة ؟

كل الوسائل، لكن حسب المكان الذي أكون متواجدة فيه و ما يتوفر فيه من وسائل ، وكذلك أربح الوقت و السعر التنافسية

5.4 في الغالب لسنا نذهب إلى محطة القطار 2 كم مرة فقل ذلك خلال الأسبوع والشهر 5.4

لنقل إلى مكان نوعية وسائل النقل الأخرى غير حريصة، فمثلاً لنقل إلى روية من الجزائر العاصمة في القطار لائق الحافلات غير حريصة وغير نظيفة، وتلقى غير مرتبطاً بأسبوع أو شهر، بل حسب الحاجة

6. هل تعتقد أن مدينتك تتوفر على شبكة نقل عوسى فعالة؟

لا تشكك، رغم توفر شبكة النقل الآن أنها غير فعالة مقارنة مع العاصمة، و نوعية الخدمات تبقى منخفضة

7. هل تعتبر محطة القطار في مدينتك ملائمة بشكل جيد في بنائها الحضورية؟

نعم، و هي قريبة لكل

8. ما هي المعالم الهنئة التي تعتبرها رزوية في مدينتك؟

محطة قطار الأما، البريد المركزي، فندق الأوراسي، مسجد الرحمة، قصور القصبة، شطف باربو، قصر الشعب، كنيسة الإفريقية، مقام الشهيد، و هناك معالم أخرى

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينتك؟

نعم و هذا يعود لنفسها

10. هل يمكن أن نعتبرها ما بعد محطة القطار بحسب نظرتك؟ و لماذا؟

لم أقدم التوافق جيداً، بل تعتمد الحدود الجغرافية بعد هذا طريق عام على كلتي الجانبين

11. تتسمر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ و لماذا؟

new york نعم، ففي الخارج ترى المفضي محطات القطار التاريخية تعطي السواح السنية حتى و المفضي لم يستطعوا القطار لنقل، فمثلاً محطة بوزور ما التالين و بقرمون بناف صورا لتكارية تأملها دون أن يتفكر في القطار لها، فالمحطة جري فيها تصوير أشهر الأعلام الأمريكية، و هذا ما هو طراز مكسيكي hispanic للقطار بنيت حسب الطراز المصاري الإسباني los angles يستلهم لها المصاح، كما التي لاحظت في محطة piano يعود إلى أصول الأنسوية فالمحطة تشبه المسود و جازها توجد نافورة ماء جميلة جداً بالإضافة للتصوير، كما يوجد داخل قاعة الانتظار، مما يسمح للمسافرين التمتع عليه حتى لا يتسوا من الانتظار

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

لاشك في الجزائر نحن نحين على تقيم الخدمات، نجد محل بيع بعض الضروريات فقط، أما الخدمات الأخرى حتى عندما توجه السؤال، لا تقيم لك التوضيحات الكافية، و هذا نظرية الجزائريين أنهم لا يهتمون بها

13. عدد رؤيتك لهذه المحطة، بما تشكره؟ و هل تعرف تاريخها؟

كنت استعملها كثيراً أثناء أيام الدراسة، تشكرني بالأم الجامعة لقاء الإصفاء، العربي من أجل المصون على صعد، المحارة التي كانوا يرسونها على القطار، الفسولون، معرفة الناس و بناء ملاكات جديدة داخل القطار، التماور في مختلف التواص، الإحترام للمرأة الحامل و المعوز من طرف حيث بدأت الخدمة 1995 و كانت تستعمل لكل المسافرين و نقل السلع google الجزائريين، تاريخ المحطة اعره من خلال

14. إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

كثرت لقاء الاستعمار الفرنسي للجزائر حيث بدأت الخدمة 1885

15. متى كانت آخر أصال الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟

لا أعرف

16. ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع الشبكة الحديدية؟

بعض القطارات السريعة التي و إيلات جزائرية، لكن تبقى ناهضة أمام الطلب

17. هل سمعت عن مشروع تحديث الشبكة الحديدية الجديدة؟

نعم، و ذلك باستحداث طرق جديدة

18. هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية؟

نعم سيزيد من حد المسافرين

19. بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المتماور؟

مختلف لا يتميز بشئ

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار و ما هي أوجه الشبه بينهما؟

محطة بليدة، وهران، terminus محطات القطار القديمة فريدة من نوعها و آلات تشبه أي بناءات أخرى، مثل محطة قطار الجزائر العاصمة أو قسنطينة، بوقاربيك، تشابه بينها لأنها بنيت خلال الاحتلال الفرنسي، لكن لا تشبه أي بناء آخر

21. كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟

يجب أن يكون و سعياً، فيه لهوارة، مساندات، شكله الخارجي يتناسب مع الطابع العمراني السنية، فمثلاً لم يجران لبننا محطة قطار يكون الجزائري العاصمة لا تعتمد على بناء السفلي بالمزاج و الأسلوب، بل يجب أن يكون مزيج بين الطابع الأتلاسي و الحديث

22. هل يمكنك اعتبار هندسة و تصميم بنائ محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟

بالكثير، حتى لا تشبه بنظر السنية و تشبه التراث المصري

23. هل تعتبر أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

عليها terminus لتختلف محطة الأما لا يخصص فيها تشكر، و أفضل محطة الجزائر

24. كيف تجد الديكور الداخلي لمحطة؟

لا يتكور بشكل، تشتمل قاعة عادية جداً تشتمل في تشكر و تفرج مساندة، أما المحطة أما المسافات الجيدة فالتصوير شير ميزر فيها و خطبة

25. في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟

لا يقدم تشير حتى أنها لا تشبه أنها محطة قطار

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟

صراحة لا اعرفه، لكن لا اظن أنهم يهتمون بالمبنى بقدر اهتمامهم بتوفر القطار لتوجهه إلى صلمهم و دراستهم

27. إلى حد هنتك هذه المحطة، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

ان كان حسبها لا حاجة بنائها بشكل أفضل فلما مع حسبها

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة و الحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و التاريخية و الأعتناء بها بنفس الطريقة ككتل البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

صحيح المفضي المحطة قديمة و مهمة جداً للسكان إليها في موقع وسط و مساند الكال، لكن ليست معلماً لاسيت بناؤها على هذا

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

نعم لأنها مساند الكثير و كما قلت تقع في موقع مناسب لكل

30. فرضاً لتقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر، ما الذي تطرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ و لماذا؟

الفرح بناء محطة وفق العمارة التورسكية بأختلافه إلى مساندة بضمراء فيها التجار و زوار

هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالخطوط كما تعلقك على الصورة ؟ 31.

terminus نعر هاته محطة الجزائر



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالخطوط كما تعلقك على الصورة ؟

البن بجاية

هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالخطوط كما تعلقك على الصورة ؟ 32.

محطة طنجة



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالخطوط كما تعلقك على الصورة ؟

Option 1

ما تعلقك على الصورة ؟

بناء جميل



ما تعليقك على الصورة ؟

متنظ محطة الجزائر بعد اعادة تهيئته

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبًا ، شكرا على موافقتك على ملحقنا بوضع دقائق لإجابة على أسئلتنا وسماحتنا في صلتنا البعض. هذا العمل هو جزء من رسالة تكوينا متعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، إيمانك مساعدتنا ورائك تمنين لنا.

سكان-
الإقامة

الجزائر العاصمة

في باديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

مكان خاص للنقل

ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

كوني استعمل يوميا القطار فهي مكان تلعب لعدم توفر الراحة

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة سدينتك ؟ هل تعرف محطات في اسكان أخرى من العالم؟ إذا كان نعم 1-3 هل يمكنك ذكرها لنا ؟

نعم محطة قطار برابن الجزائرية ومحطة هلسنكي التاريخية

ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل أو حلاكك ولتفلاك اليومية القريبة و البعيدة ؟

القطار و السيارة

في الغالب، لماذا نذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة نعمل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

يوما للعودة من العمل



نهاية الاسئلة و المتابعة : هل لديك أي شيء تصديقه لم تكن نذكره ؟

لا شكرا

في الأخير نشكركم على المشاركة

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

6. هل تعتقد أن سدينتك تتوفر على شبكة نقل عومسي فعالة ؟

لا

7. هل تعتبر محطة القطار في سدينتك ملائمة بشكل جيد في بنائها الحضريّة ؟

لا

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في سدينتك ؟

التصية

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في السدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لسدينتك ؟

نعم لها أهمية

10. هل يمكن أن تعطيلنا ما يبعد محطة القطار بحسب نظركم؟ و لماذا ؟

لم أفهم السؤال

11. لتقصير أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و إختيار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ و لماذا ؟

نعم لما تكون محطة قطار محسنة بشكل رائع تكون معلم سياحي لجذب السياح و الزوار

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟

لا يوجد الكثير من الخدمات سوى مرافق عومسي و محل بيع التبيغ

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتفكره ؟ وهل تعرف تاريخها؟

Y

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

لا أعلم

متى كانت آخر أعمال الترميم والتجهيز في هذه المحطة؟

لا أعلم

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

لا يوجد أي تطور سوى تغيير القطارات

هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟

Y

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

كثير

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟

فنسته المعمارية السنية

إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تغير ما خسره للمدينة؟

Y

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم والنصب التذكارية والتاريخية والاحتفاء بها بنفس الطريقة كمنكب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

Y

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة والإبقاء على هذه المحطة؟

Y

فرضا تقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر، ما الذي تشرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ ولماذا ؟

مبنى قديم آخر بهندسة معمارية تعكس الثقافة والأثر الجزائري الإسلامي

هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالتحديد؟ ما تعليقك على الصورة ؟

نعم محطة الجزائر العاصمة سامة الشهداء ذات طابع أوروبي

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟

لا يوجد

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار ؟

يجب أن يكون مميز ويعكس الطابع المغربي الإسلامي

هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بناية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟

كثير

هل تتخيل أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

كثير

في إطار تصور معماري وحضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟

مميز وليس فيه أي بعد جمالي

كيف ترى نظرة السكان المحليين وزوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟

لا توجد أي نظرة أو اهتمام



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالتحديد؟ ما تعليقك على الصورة ؟



هل تعرفت على هذه النخلة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟



هل تعرفت على هذه النخلة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟

٧



ما تعليقك على الصورة؟

هندسة معمارية في غاية الروعة ذات طابع إسلامي



نهاية الاسئلة والسئلة : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن ذكره ؟

في الأخير نشكركم على المشاركة

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبا ، شكرا على موافقتك على منحنا بضع دقائق للإجابة على اسئلتنا وسماحتنا في حالنا البشري. هذا العمل هو جزء من رسالة تذكروا ، مستعجلة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، إيجابك شامخا ورياحك أمين لنا.

مكان-
الإقامة
عين التقى

1. في باديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟
محطة كغيرها من المحطات

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟
مكان التقاط القطار

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة دينيك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم (إذا كان نعم) -
هل يمكنك ذكرها لنا ؟
نعم

4. ما الذي تستخدمه كم وسيلة نقل أو حائلك وتقلتك اليومية القريبة و البعيدة ؟
مركسي ، حافلات

5. في الغالب ، لماذا نذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة نعمل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟
مرة كل أسبوع نذهب و نيات

6. هل تعتقد أن دينيك توفر على شبكة نقل صومي فعالة ؟
لا شيء

7. هل تعتبر محطة القطار في دينيك متنمجة بشكل جيد في بيئتها الحضرية ؟
التاريخية
فترة الاستعمار الفرنسي

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في دينيك ؟
محلى كانت آخر أصل الترميم و التهيئة في عامه المحطة ؟
الاستعمار الفرنسي

9. هل تعتبر محطة القطار كمنعم معروف في المدينة ؟ هل تعتبر بمثابة محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لدينيك ؟
لا يوجد في منطقتي

10. هل يمكن أن نعتبنا ما يوجد محطة القطار بحسب نظركم ؟ ولماذا ؟
هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديدة ؟
نعمو لكن نحن نقسمون منه

11. للتصا أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و إحتار المحطة كمنعم معروف في المدينة ؟ ولماذا ؟
نعم لنا تم الإهتمام بتوسيع شبكة القطارات

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟
بماذا يتميز مبنى محطة القطار في دينيك عن المباني المجاورة ؟
بمناه فرنسي

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟
بناء من وقت الاستعمار

21. كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟
بسبب عدم الترميم أصبح خردة

22. هل يستلزم اعتبار هندسة وتصميم بداية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟
ن

23. هل تعتقد أن محطة القطار في مدinetك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟
ن

24. كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟
كثيري

25. في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يقدّمها مبنى المحطة في مدinetك؟
يجب احداث تعديلاتها

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟
معظمهم لا يعرفون الطريق اليها



32. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالتحديد؟ما تعليقك على الصورة؟
ن

27. إلى حال حدثت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟
ن

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و النصب التذكارية و التاريخية و الإعتناء بها بنفس الطريقة ككتاب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟
لا، يجب التوقف عن البناء على الأطلال و حصر شبكة النقل ككل

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟
ن

30. فرضا لقرار استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر، ما الذي تفرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ و لماذا؟
اي مؤسسة صناعية

31. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالتحديد؟ما تعليقك على الصورة؟
الجزائر العاصمة، آخر محطة توقف القطارات



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالتحديد؟ما تعليقك على الصورة؟
ن



هل تعرت على هذه لمحطة؟ أين تقع بالضبط؟ ما نوعها؟ اشرح عنك على الصورة ؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة ؟

من جمال المحطات



ما تعليقك على الصورة ؟

جميلة



نهاية الاسئلة و المتابعة ؛ هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن نذكره؟

يجب احداث تحديث شبكة القطارات القديمة و السحدرات اخرى بين الولايات و بين البنايات

في الاخير نشكركم على المشاركة

جزا

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبا ، شكرا على موافقتك على ملحقا بنصح نقاش الإجابة على استنساخ وسماحتنا في حياك البشري. هذا العمل هو جزء من رسالة نذكور له متعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر - إيجابك شامدا وزيك شين كان.

مكان -
الإجابة
التعليق

1. في باقيه الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

القطر من ولاية إلى أخرى

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

محطة سفر مريحة و آمنة

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة ديتلك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم ؟ -
هل يمكنك تذكرها ؟

محطة اغان ، محطة الجزائر ، محطة وهران ، محطة عين القلي

3. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتلكاتك الثلاثة اليومية القريبة و البعيدة ؟

سيارة الأجرة و القطار و العاقلة

4. في العالمة لسانا نذهب (إلى محطة القطار) كم مرة تعمل ذلك خلال الأسبوع و الشهر ؟

أحب السفر في القطار ، أعمل ذلك مرة في الشهر أو الشهرين

5. حد رويك لهذه المحطة ، بما تفكره ؟ هل تعرف تاريخها ؟

لا شيء

6. إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة ؟

الفترة الاستعمارية

7. متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة ؟

الترميم جاري

8. ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

إيجاز سكة حديدية عصرية جديدة

9. هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديدة ؟

نعم

10. هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

نعم

11. ماذا يتصور مبنى محطة القطار في ديتلك عن المباني المجاورة ؟

تصميم قديم يشبه فرنسا

12. هل تعتقد أن ديتلك تتوفر على شبكة نقل حوسية فعالة ؟

لا

13. هل تعتبر محطة القطار في ديتلك متنسجة بشكل جيد في بيئتها الحضرية ؟

لا

14. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في ديتلك ؟

لا أعرف

15. هل تعتبر محطة القطار كمعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبرها محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأخرى لديتلك ؟

لا بناءة قيمة خلفها الاستعمار

16. هل يمكن أن تعطيلنا ما بعد محطة القطار بحسب نظر لك؟ لماذا ؟

لم أقيم السؤال

17. لتتصور أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار المحطة كمعلم معروف في المدينة؟ لماذا ؟

نعم ضروري

18. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟

نعم

19. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها ؟

لا يوجد

20. كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار ؟

بسيط

21. هل يمكنك اعتبار هندسة و تصميم بناية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة ؟

نعم

22. هل تتحير أن محطة القطار في ديتلك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص ؟

لا تشابه مع محطات أخرى

23. كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة ؟

قديم

24. في إطار تصور معماري و حضري ، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في ديتلك ؟

لا يقدم

25. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟

قديم

إلى حال هدمت هذه المحطة ، هل تعتبر ها خسارة للسدينة؟ 27.

نعم

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة و الحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و النصب التذكارية و التاريخية و الاحتفاء 28.
بها بنفس الطريقة كسكيب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم لزيد ذلك

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟ 29.

نعم

فرضا تقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر، ما الذي تقترحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ و لماذا ؟ 30.

ملحف

هل تعرفت على هاته المحطة ؟ أين تقع بالخبيط؟ ما تعليقك على الصورة ؟ 31.

محطة الجزائر



هل تعرفت على هاته المحطة ؟ أين تقع بالخبيط؟ ما تعليقك على الصورة ؟ 32.

لعب هذه المحطة و هي تشبه محطة في لندن كثيرا



هل تعرفت على هاته المحطة ؟ أين تقع بالخبيط؟ ما تعليقك على الصورة ؟

لا اعرفها



هل تعرفت على هاته المحطة ؟ أين تقع بالخبيط؟ ما تعليقك على الصورة ؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة ؟

محطة وهران



نهاية الاسئلة و المقابلة : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن نذكره ؟

زرت المغرب و أجهتي خدمات القطار المشقة هناك أرجو الاستفادة من تجارب الدول المجاورة في ترقية هذا القطاع

في الأخير نشكركم على المشاركة

الغو أنا مهتمة بالسفر عبر القطار و يسعدني تطويره

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms



ما تعليقك على الصورة ؟

تعلقه معمارية يجب الحفاظ عليها

محطة القطار في مخيلة المواطنين الجزائري

مرحباً ، شكراً على موافقتك على منحنا بضع دقائق للإجابة على اسئلتنا ومساعدتنا في صقلنا البحث. هذا العمل هو جزء من رسالة نكثوره متعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، إيمانك تساعدنا وذلك شين لنا.

مكان-

الإقامة

Msila

1. في ياديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

محطة يمر منها القطار و يستطوع نزل الناس و الجناح

2. ماذا تعني لك محطة القطار بالنسبة لك ؟

تمثل شيء اصبح من الماضي

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مسيلتك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم | -3 هل يمكنك نكرها لنا؟

و الله اعلم محطة المسيلة للجزائر

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتقلاتك اليومية القريبة و البعيدة ؟

السيارة و الطائرة

5. في الغالب لماذا تنحب (إلى محطة القطار) كم مرة تفعل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

العقيلة ذهبت مرة واحدة في حياتي لأن التلج على الطرقات و القطار كان الوسيلة الوحيد للذهاب للعاصمة

6. هل تعتقد أن مدينةك تتوفر على شبكة نقل عصرية فعالة؟

لو ما فعالة

7. هل تعتبر محطة قطار في مدينةك مناسبة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟

نعم جيدة

8. ما هي المعالم الهامة التي تعبرها ريزية في مدينةك؟

لعمارة بني حداد في المعاصرية ، مدينة بوسعادة يوجد الكثير من المعالم الهامة

9. هل تعتبر محطة قطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بناحية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينةك؟

لا يعتبر كعلم معروف في المدينة

10. هل يمكن أن تعطينا ما بعد محطة القطار بحسب نظركم؟ ولماذا؟

لا بعدها حين

11. تقتصر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ ولماذا؟

نعم من المهم رؤية محطة القطار كعلم معروف

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

خدمات عامة كتكامل محطات القطار الموجودة في الجزائر

13. عند رؤيةك لهذه المحطة ، بما تذكره ؟ هل تعرف تاريخها؟

14. إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رابطك في هذه الفترة التاريخية؟

15. متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟

16. ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

17. هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟

18. هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

19. لماذا يميل مبانى محطة القطار في مدينةك عن المباني المجاورة؟

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة قطار وما هي أوجه التشبه بينها؟

21. كيف تصف تصميم مباني محطة القطار ؟

22. هل يمكنك اختيار هندسة و تصميم بناحية محطة القطار كهندسة معمارية مثيرة و مبدعة في المدينة؟

23. هل تعتبر أن محطة القطار في مدينةك لها خصائص خاصة ميزها عن محطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

24. كيف نجد التكرار الداخلي للمحطة؟

25. في إطار تصور حضري و حضري ، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينةك؟

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟

27. إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تعتبرها كمنارة للمدينة؟

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة و الحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و التماثيل التاريخية و الإحتفاء بها بنفس الطريقة كتكاتب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

30. أفرضا لقرار استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر ، ما الذي تطرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ ولماذا ؟

31. هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة ؟



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالمدِينة كما تعليقك على الصورة ؟ 32.
العاصمة على ما أظن



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالمدِينة كما تعليقك على الصورة ؟
تطوان



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالمدِينة كما تعليقك على الصورة ؟
 Option 1



ما تعليقك على الصورة ؟



ما تعليقك على الصورة ؟

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحباً ، شكراً على موفقتك على منحنا بنجاح دقائق للإجابة على أسئلتنا وساعدتنا في عملنا اليومي. هذا العمل هو جزء من رسالة نكتوراه متعلقة بحياة محطات القطار في الجزائر ، إيمانك شامخنا ورايك شين لنا.

مكان-
الإقامة

الثقة والية بورداس

1. في ياديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة المسكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

مكان يتوقف عنده القطار يكون مزود بمرصعة و هو موقف قانوني يهيئ ويظهر حلو المسافرين او يهيئ ويظهر حلو السلعة و فيه ثشري اليكي

2. ماذا تعني لك محطة القطار بالنسبة لك ؟

موقف لتستعملو بش تركب ووتنزل من القطار

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينةك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم | نعم | لا؟

محطة العرائل ، بورداس ، فورسوميني مرات خروية ، اغانا ، الجزائر ، روية ، راحة اما في العالم لم اسافر بعد

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتلك التي اليومية القريبة و البعيدة ؟

السيارة لم القطار لم الحافلة بصفة اقل

5. في الغالب، لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفضل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

لتنقل الي مكان دراستي او للتراء من مدينة اخرى شالي ثلاث مرات شهريا



نهاية الاسئلة و المتابعة : هل لديك أي شيء تصديقه لم تكن نذكره ؟

في الأخير نشكركم على المشاركة

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

6. هل تعتقد أن مدينةك تتوفر على شبكة نقل عوسى فعالة ؟

في مدينة الثانية ، نعم النقل متوفر بخلاف شكله

7. هل تعتبر محطة القطار في مدينةك ملتزمة بشكل جيد في بيئتها المحضرية ؟

نعم

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينةك ؟

المسشفى لانه كبير يوفر العلاج لكامل الولاية لم محطة القطار فهي نقطة ربط بين عدة بلديات

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينةك ؟

نعم هي كذلك منذ عهد الاستعمار

10. هل يمكن أن تعطيلنا ما يعد محطة القطار بحسب نظركم؟ و لماذا ؟

لم افهم السؤال

11. لتكسر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني. هل تعتقد أنه من المهم رمزية و اعتبار المحطة كعلم ؟

نعم تزيد في جمالية المدينة و تسهل معرفة سكانها

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟

شراء التكرت، بيع بعض المشروبات و الحويات الاستعلام عن مواعد القطار ، نقل الأمتعة الضائعة، تجديد الاشرتك

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتوكله ؟ هل تعرف تاريخها؟
تذكرني بالاستعمار فهي موجودة منذ ذلك الوقت

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟
الاستعمار - وهو جزء لا يتجزأ من تاريخ الجزائر و فترة صعبة

متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟
2018

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟
رأت تجديد سكة دار البيضاء -روبية فيها اشغال، و البقية لا اعرف

هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟
ن

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟
كثير

بماذا يشتهر مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟
بشمار الشركة

إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟
كثير. هل ان يكون محطة قطار فهو معلم تاريخي و يرتبط في ذاكرة سكانها بالعديد من التكريات

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و التذكارية و التاريخية و الاحتفاء بها بنفس الطريقة كمنكب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟
نعم

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟
كثير

فرضا تقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر، ما الذي لتفرضه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ ولماذا ؟
لا اعرف لكن الاعم يجب ان نحوي على كرسي كافة خاصة بالمشافين كي يرتاحو حين انتظار القطار

هل تعرفت على هذه المحطة حين تقع بالخطوط كما تعيلك على الصورة ؟
الجزائر العاصمة ... جميلة خاصة الاوارس و في الداخل هي اجمل

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟
بشبه المباني القديمة الموجودة في باريس

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟
كلاسيكي

هل يمكنك اعتبار هندسة و تصميم بناية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟
نعم

هل تعتبر أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟
ن

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟
عادي

في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟
بشبه كلوا المباني التي تجاوره و هو يبرز قليلا و يعبر عن تاريخ المنطقة في حقبة الاستعمار

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟
يحملون تجاهه العديد من التكريات



هل تعرفت على هذه المحطة حين تقع بالخطوط كما تعيلك على الصورة ؟
ن اعرفه لكنه مبني جميل و معلم



هل تعرفت على هذه الساعة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟
جميل لم اعرفه



هل تعرفت على هذه الساعة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟
تلمه المسجد



ما تعليقك على الصورة؟
صداة اسلامية جميلة لعدة



نهاية الأسئلة و المتبقية : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن نذكره ؟
شكرا جديدا لو استقرت خيارات ليسهل عليكم تحميل النتائج

في الأخير نشكركم على المشاركة
أعلا نتمنى ان اجابتي تفيدكم في بحثكم و بالتوفيق

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتقلاتك اليومية القريبة و البعيدة ؟
القطار في الغالب

5. في الغالب لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفعل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟
التنقل إلى الجامعة لأن المحطة قريبة من منزلي وجامعتي يعمل برتين في الأسبوع عندما أذهب وعندما أعود

6. هل تعتقد أن مدينتك تتوفر على شبكة نقل عوسى فعالة ؟
ن

7. هل تعتبر محطة القطار في مدينتك مناسبة بشكل جيد في بيئتها الحضرية ؟
نعم وبالضبط هو المحرك الأساسي لهذه البيئة الحضرية

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينتك ؟
محطة القطار وهذا يجعلها مشهورة

9. هل تعتبر محطة القطار معلما معروفا في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينتك ؟
نعم، لأنها هي المحرك الأساسي أو البنية التحتية لكل شيء

10. هل يمكن أن تعطينا ما بعد محطة القطار بحسب نظركم ؟ لماذا ؟

محطة القطار في مخيلة المواطنين الجزائري

مرحبًا ، شكرا على مواصلتك على منحنا بعض دقائق لإجابة على أسئلتنا ومساعدتنا في صقلنا البحث. هذا العمل هو جزء من رسالة الدكتوراه مختلفة بمراسلة محطات القطار في الجزائر ، (معاينة نتاجنا ورائدك حينئذ).

مكان :
الإقامة
شعبة ولاية بومرداس

في بادئ الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟
محطة التي تساعد أو تزلزل فيها من القطار

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينتك ؟ هل تعرف محطات في اسكنك أخرى من العالم؟ إذا كان نعم ؟
هل يمكنك ذكرها لنا ؟

محطة بومرداس
روبية
رغاية
دار البيضاء
باب زوار
واد السمائل
الجزائر
خروبة
أغا
الجزائر

11. لتتصاهاية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار المحطة كعلم ؟
معروف في المدينة ؟ لماذا ؟

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟
الاشراك فقط

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتذكره ؟ هل تعرف تاريخها ؟
الحظيلة لا اعلم

14. إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة ؟
تاريخية ؟

15. متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة ؟
منذ عشرين على ما أظن

16. ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟
إضافة خطوط جديدة
وإضافة قطارات جديدة

17. هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد ؟
ن

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟ 18.

طبعا

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة ؟ 19.

هو الحد الفاصل او محطة نهاية السفر

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينهما؟ 20.

لم أقوم السؤال حيناً ولكن سكن التراسوي والسيرو

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار ؟ 21.

احادي

هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بداية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟ 22.

لا تصميم لا يوجد فيه اداع

هل تعتقد أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟ 23.

نعم

كما اسئلت الذكر فهي محطة نهاية السفر
تعتبر كحد فاصل بين التفتلات الكبرى والصغرى فلي قطار يجب ان يمر عليها

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟ 24.

فسيهيم و غير مريح و غير جيد ولكن لا استطيع الحكم عليه فصحة التنية ليست محطة انتظار فهي حد فاصل معظم الأشخاص يستعملونها لمدة نصف ساعة ويذهبون ليس كمحطة اما المحطة الام



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة ؟ 32.

في إطار تصور معماري و حضري. ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟ 25-

لا يقدم اي صورة لانه وبساعة غير جميل و غير رمزي و غير تاريخي

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟ 26.

accessible نظرا جيدة خاصة وان مكان المحطة متاح للجميع

إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟ 27.

طبعا

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و النصب التذكارية و التاريخية و الاحياء 28.
بها نفس الطريقة ككتاب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟ 29.

نعم

فرضا تقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر ما الذي تقترحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ و لماذا ؟ 30.

هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة ؟ 31.

محطة الجزائر العاصمة، ممكن ان العديد يصف سيارته هنا لكي يتكلم فيما بعد بالقطار



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة ؟



هل تعرت على هذه لمحطة؟ أين تقع بالضبط؟ ما اسمها؟ أين تقع؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟



ما تعليقك على الصورة؟



نهاية الأسئلة و المتابعة : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن نذكره؟

أرجو صياغة الأسئلة بطريقة سهلة وبسيطة نصف الأسئلة لم استطيع فهمها ونصف الآخر سكر
شكرا بالتوفيق

في الأخير نشكركم على المشاركة

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبًا ، شكرًا على موافقتك على منحنا بضع دقائق للإجابة على أسئلتنا وساعدتنا في عملنا المحي. هذا العمل هو جزء من رسالة تذكرونا منطقة بخراسة محطات القطار في الجزائر ، (إيمانك تساعدنا ورائك تبن لنا.

مكان -
الإقامة

الطريف

1. في باديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة المسكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

محطة يجتمع فيها المسافرين للتقليل عبر المدن المجاورة أو الولايات من أجل العمل أو التفرغ أو السفر .. أي كل حسب غرضه الشخصي. وأيضا محطة نقل البضائع وغيرها

2. ماذا نشال محطة القطار بالنسبة لك ؟

وسيلة من وسائل النقل البري

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة حنينك ؟ هل تعرف محطات في اسكن أخرى من العالم؟ (إذا كان نعم) -

هل يمكنك ذكرها لنا؟

في باديء نعر محطة الجزائر بالطريف . محطة حناية . محطة خروبة . الدار البيضاء بالجزائر . محطة بيزي وزو . اما محطات بالعالم لا اعرف

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلتك وتقلتك اليومية القريبة و البعيدة ؟

السيارة العائلية القطار . في التقلات القريبة اشفي كما

5. في الغالب، لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفعل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

أذهب للقطار بعيدا عن زحام الحافلات والسيارات. مرة في الشهر . وبعينا لا نظرا لتعمل محطوره

6. هل تعتقد أن حنينك تتوفر على شبكة نقل عومس فعلة؟

لا

7. هل تعتبر محطة القطار في مدينتك متنسجة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟

لا لا

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينتك؟

لا يوجد معلم رمزي اعتره هام في مدينتي

9. هل تعتبر محطة القطار كعالم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينتك؟

لا . لا

10. هل يمكن أن تعطيلنا ما بعد محطة القطار بحسب نظر لك؟ و لماذا ؟

ما بعد محطة القطار هو عدم توفرها على ما يرضي التي التطور و الحضارة و نفس في الامكانيات والتكنولوجيا وان وجدت فهي مشتركة في مناطق معينة .

11. لتكسر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار المحطة كعالم معروف في المدينة؟ و لماذا ؟

نعم . لانه في الوقت الراهن اصبحت محطة القطار ضرورة حتمية لوجودها نظرا لتوسع المدن والكثافتها ولحاجة سير السيارات والحافلات

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

لا

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتكلم ؟ وهل تعرف تاريخها؟ 13.

تتكري بالاستعمار الفرنسي . ولا اعرف تاريخها

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟ 14.

فترة الاستعمار الفرنسي .

متى كانت آخر أعمال الترميم والتجهيز في هذه المحطة؟ 15.

سنة تقريبا من عشر سنوات أو أكثر

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟ 16.

لا شيئا

هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟ 17.

نعم

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟ 18.

نعم

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟ 19.

لا يتميز شيء سزال كما كان في حلة الاستعمار واسوء من ذلك

إلى حال حدثت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟ 27.

نعم

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم والنصب التذكارية و التاريخية و الإحتفاء بها بنفس الطريقة كسكك البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟ 28.

نعم . تحتاج إلى إعادة ترميم فقط وإضافة ما ينقص مثل الكراسي

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟ 29.

نعم

فرضا لقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر ما الذي تلمح به كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ ولماذا ؟ 30.

فضل ان يتم اعادة بنائه وفقا للظلم والاطر الاسلامية وثقافة سكان المدينة ، لانها لها يساعد على التعرف على عادات تلك المدينة

هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالتحديد؟ ما تعليقك على الصورة ؟ 31.

لم تعرف عليها جيدا لكن اظن انها محطة بالجزائر العاصمة ربما في باب الواد أو البريد الجزائري . محطة ترقى بالوصفات المرجو اتابعها في مختلف مدن الجزائر

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟ 20.

لا أعلم

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار ؟ 21.

تصميم عادي واسع وكبير المساحة

هل يمكنك اعتبار هندسة و تصميم بناية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟ 22.

لا

هل تعتقد أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟ 23.

لا

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟ 24.

عادي جدا . مكان واسع وقليل الكراسي

في إطار تصور معماري و حضري. ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟ 25-

لا يوجد تغيير جديد مخافتات الاستعمار بقيت على حالها

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟ 26.

بالنسبة لنظرة السكان المحليين هو الكلال منهم من خدمات المحطة وذلك بسبب تعلق القطار عن مواعيد في كل مرة . اما بالنسبة للزوار كل حسب المدينة التي جاء منها



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالتحديد؟ ما تعليقك على الصورة ؟ 32.

لا اعرف أين تقع . منظرها جميل وملتق للالتفات. مرصمة واضحة من منظرها الخارجي



هل تعرفت على هذه النخلة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟
 لم تعرف عليها . شكلياً عادي



هل تعرفت على هذه النخلة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟
 لم تعرف عليها . تبرز من كثرتها مسجد وهذا يدل على انها من مخلفات العثمانيين



ما تعليقك على الصورة؟
 مظهر جميل والساعة تشبه التي تملك لساعة بريطانيا في ساعتها الشهيرة . هندسة معمارية متقنة



نهاية الاسئلة والمسئلة : هل لديك أي شيء تصفيه لم تكن شكره ؟

اسئلة واضحة وبسيطة وسهلة الفهم . الشكر فقط الى ان في بعض المناطق كمنطقتي مزال وسلمة القطار الحديث رغم وجود قطارات حديثة خاصة في العاصمة وهران بجاية . التمني ان تصمم في كل الولايات ويتم بناء محطات مهيبة من كل شيء وشكرا

في الاخير نشكركم على المشاركة

وثانا الشكر . واحترام على فسر الاجابة . التمني لكم التوفيق

De contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبًا ، شكرا على مواصلتك على متحايضع دقائق لإجابة على اسئلتنا وسماحتنا في عملنا البسيط . هذا العمل هو جزء من رسالة شكرنا و متعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، (إجابك تماهدنا ورايك لمن كان

مكان -

الإقامة

التاريخ

1. في بانيه الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السمكة الحديدية" او "محطة القطار ؟"

مكان يتعلق و يتوقف فيه القطار

2. ماذا تعني محطة القطار بالنسبة لك ؟

مكان يتعلق و يتوقف فيه القطار

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدبولك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم 1-3 هل يمكنك ذكرها لنا؟

كلير

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل أو حذاءك وتفضلك اليومية القريبة و البعيدة ؟

السيرة و العاطفة في المسافات القريبة

العاطفة و القطار و سيارات الاجرة في المسافات البعيدة

5. في الغالب لماذا تذهب إلى محطة القطار؟ كم مرة تعمل تلك خلال الأسبوع والشهر ؟

لركوب القطار

تكررا

6. هل تعتقد أن مدبولك تتوفر على شبكة نقل موسمي فعالة ؟

ن

7. هل تعتبر محطة القطار في مدبولك مناسبة بشكل جيد في يومها الحضري ؟

نعم

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رزية في مدبولك ؟

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينتك؟

نعم

10. هل يمكن أن نعتبرها ما بعد محطة القطار بحسب نظركم؟ و لماذا ؟

غير موجود

11. لتعتبر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبا الوظيفة. هل تعتقد أنه من المهم رزية و إعتبار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ و لماذا ؟

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟

قطاع التذاكر فقط لأحسب

13. عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتذكره ؟ و هل تعرف تاريخها ؟

تكررات المتفرقة

نعم اعرف تاريخها

14. إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة ؟

التاريخية

الفترة الاستعمارية

15. متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة ؟

حدا سنوات

16. ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السمكة الحديدية ؟

17. هل سمعت عن مشروع تحديث السمكة الحديدية الجديد ؟

ن

18. هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

لا اعرف

19. لماذا يتميز مبنى محطة المطار في مدينةك عن المباني المجاورة ؟

طابع حديث

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تلبه محطة المطار وما هي أوجه التشابه بينها؟



25. في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينةك؟ -25
هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ اعليناك على الصورة ؟ 32

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟

27. إلى جانب خدمت هذه المحطة ، هل تعرف ما الخدمات الأخرى؟

نعم



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ اعليناك على الصورة ؟

نعم



هل تعرفت على هذه لمحطة؟ إننا نحتاج بالجنس؟ ما عنك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟



ما تعليقك على الصورة؟



نهاية الاسئلة و المتابعة : هل لديك أي شيء تنصيه لم نكن نذكر؟

في الأخير نشكركم على المشاركة

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

13. عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تذكره ؟ وهل تعرف تاريخها؟

لا تذكر شيء إلا القطار و السبل و لا أعرف تاريخها

14. إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

لا أعلم

15. متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟

لا أذكر

16. ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

لا أعلم

17. هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟

لا

18. هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

لا أدري

19. بدأت يميز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟

لا شيء

27. إلى حال حدث هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

نعم

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم والنصب التذكارية والتاريخية والاحتفاء بها بنفس الطريقة كمنكب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

أجل، بالطبع

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة والإبقاء على هذه المحطة؟

نعم

30. فرضا لقرار استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر، ما الذي تطرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ ولماذا ؟

لا أستطيع تخيلها

31. هل تعرفت على هذه المحطة بين تقع بالخطوط كما تعليلك على الصورة ؟

لا ، لا تظهر لها محطة قطار

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه التشابه بينها؟

لا أرى اشتباها

21. كيف نصف تصميم مبنى محطة القطار ؟

عادي بايق المحطة

22. هل يستلزم اختيار هندسة وتصميم بداية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة وسائدة في المدينة؟

نعم

23. هل تتخيل أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

لا

24. كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

جيد حضري

25. في إطار تصور معماري وحضري ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟

جميلة

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟

عادية



32. هل تعرفت على هذه المحطة بين تقع بالخطوط كما تعليلك على الصورة ؟

لا ، لا تظهر لها محطة قطار



هل تعرفت على هذه المحطة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

لا تظهر أنها محطة قطار



هل تعرفت على هذه المحطة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟

جميلة



ما تعليقك على الصورة؟

جميلة حقاً



محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبا ، شكرا على موفقتك على متابعي مقال لإجابة على أسئلتنا ومساعدتنا في عملا البحث. هذا العمل هو جزء من رسالة تكرامنا المتعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، أتمناه مساعدتنا ورائدك شين لنا.

مكان:
الإقامة:

Constantine

1. في باديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

هي محطة توقف القطارات لنقل الركاب أو نقل البضائع

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

لا تمثل شيء في الجزائر ولكنها اسمية جدا في تسهيل الحركة بين المدن وحتى الولايات. فهي تشجع في الاقتصاد بالنسبة لكل المنتجع، وكذلك تسهيل الحياة المعيشية اليومية للمواطنين وأيضا تسهيل في قضاء حاجتهم وبالتالي تزيده في بناء وازدهار جميع مجالات الحياة في حال توفرها طبعا في النوع والعدد والخطوط التيها

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينتك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم ! -

هل يمكنك ذكرها لنا؟

لا أعرف في الجزائر لاني لم أركبها في جواني، ولكن عند زيارتي للبحر كانت حامل أساسي في القطار على مستوى البلد بكلمة، فقلت من محطة أجدال في الرباط، إلى الدار البيضاء، وكذلك من الرباط إلى مدينة فاس

3. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتلك التي اليومية القريبة والبعيدة؟

السيارة الخاصة أو سيارة الإجرة أو العاقلة

4. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

لا أعرف ما يوجد في محطة مدينتي ولكن التوقع ان يكون هناك محل بيع التاكسي، براعيس صومرية، قاعات انتظار

5. عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتذكرك ؟ وهل تعرف تاريخها؟

تذكر بالاسم الفرنسي

6. إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

محطة مدينتي بيئت في العهد الاستعماري، تتذكرني بان الشبنة استمرت ولكنها حطمت بهذه الدوافع قلنا من الاستعمار انه ان يفرح من ذلك

7. متى كانت آخر أعمال الترميم والتجديت في هذه المحطة؟

لا أعرف

8. ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

لا شيء

9. هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديدة؟

نعم

10. هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

كثير ان ام المشروع بالمعايير العالمية في وقت المناسب، وبدون تضاد فساد

11. أهمية الاسئلة والمسئلة : هل لديك أي شيء تقصده لم تكن ذكرها؟

لا

12. في الأخير نشكركم على المشاركة

شكرا

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

13. في العالمة لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفضل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

لا تذهب

14. هل تعتقد أن مدينتك تتوفر على شبكة نقل صومرية فعالة؟

لا

15. هل تعتبر محطة القطار في مدينتك مناسبة بشكل جيد في بولتها الحضريّة؟

لا

16. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها ريفية في مدينتك؟

وسط مدينة قسنطينة بارتها الحضري، مدينة تاجيس الأثرية، مدخل مديننا بالمغرب

17. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطارها نفس الأهمية حال العلم الأثرية لمدينتك؟

نعم، توجد محطة باب القنطرة في وسط مدينة قسنطينة بذاتها قيمة و تاريخية

18. هل يمكن أن نعلمنا ما بعد محطة القطار بحسب نظركم؟ وماذا ؟

يجب ان نعدنا محطات نقل أخرى محطة مساعدة النقل للمحلات و سيارات الإجرة، أيضا أماكن لراحة الركاب و مكاتب لتحويل البضائع في حال تواجد البضائع و مكاتب البيع لوزم السفر و غيرها من الأساسيات

19. لتتصا أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ ولماذا ؟

نعم، لأنه من الانتقال في الجانب الجمالي و الثقافي وأيضا جانب التسويق لإثراء نمو الاستثمار الاقتصادي المحلي على الأقل

19. لماذا يتنيز مبنى محطة القطار في مدينةك عن المباني المجاورة؟

يتنيز بطلابه البحاري السيز

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه التشابه بينها؟

المبنى القويمة الفرنسية

21. كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟

جميل

22. هل يمكنك اختيار هندسة وتصميم بداية محطة القطار كهندسة معمارية مشاركة وساتلة في المدينة؟

هي موجودة بالمدينة ليست غريبة

23. هل تعتقد أن محطة القطار في مدينةك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

هي قديمة تمتاح إلى توسيع في الخدمات

24. كيف تجد التفكير الداخلي للمحطة؟

لم انظرها

25. في إطار تصور معماري وحضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينةك؟

صورة تاريخية

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟

نفس نظرتي، تاريخية

27. إلى حال خدمت هذه المحطة، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

سليمي قطعة مهمة من ذاكرة المدينة و ان كانت للاستعمار

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و النصب التذكارية و التاريخية و الإعتناء بها بنفس الطريقة ككلاب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم و لكن إنه من تطويرها كذلك

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

لا بشكل وجودها هناك في نظري

30. فرضا لقرار استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر، ما الذي تفرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ ولماذا؟

لا استبداله و لكن إلى توسعته مع طراز صرالي موافق له

31. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالمدينة؟ ما تعليقك على الصورة؟

لا، تبدو انها وسط المدينة و انها قديمة بنهاة الفرنسيون



32. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالمدينة؟ ما تعليقك على الصورة؟

لا، تشبه المسجد



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالمدينة؟ ما تعليقك على الصورة؟

لا



هل تعرفت على هذه لمحطة؟ أين تقع بالضبط؟ ما اسمها؟ اكتب في الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟

طرازا إسلاميا جميل تشبه المسجد



ما تعليقك على الصورة؟

جميلة من الداخل لها طابع معماري جميل و اميل



نهاية الاسئلة و المقابلة : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن نذكره؟

ارجو تزويد الجزائر ب خطوط جديدة و كثيرة للطيار تربط جميع القطر الجزائري ببعضه لتشجيع السياحة الداخلية ايضا

في الأخير نشكركم على المشاركة

الغفر و فكم لله

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبا ، شكرا على موافقتك على ملتنا بنوع فلتا لاجابة على استننا ومساعدتنا في صانا البحثي. هذا العمل هو جزء من رسالة دكتوراه متعلقة بتراسة محطات القطار في الجزائر ، إيمانك تسامحتا ورائك شين تار.

مكان
الإقامة

الطرون

1. في بداية الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" او "محطة القطار" ؟

هي مكان توقف فيه القطارات لتقل الركاب

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

المان الذي استقل به القطار بلان و بسهولة

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة سينيلاك ؟ هل تعرف محطات في اسكان أخرى من العالم؟ إذا كان نعم ! -3 هل يمكنك ذكرها لنا؟

نعم

محطة البهية

محطة العرائش

محطة آغا

.....

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتلك التي اليومية القريبة و البعيدة؟

عند توفر القطارات فالقطار اسهل وسيله لكن عند تعذر التملك حور القطار اسهل العاطلة

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

محطة سينيلاك ليس بها خدمات الا التي وجدت خدمات مختلفة في العديد من المحطات كخدمات الرجال و النساء و مطبخية السكة

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتذكر ؟ هل تعرف تاريخها؟

اي محطة لا تتغير اي اي محطة يا كان هذا ما تفضلت

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

عكس الجواب

ماي كانت أعر أحوال الترحيم و القهولة في هذه المحطة؟

لا ادرى

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

اعرف ان هناك مشروع إنشاء خط سكة حديدية يربط بين الطرون و بجاية

هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديدة؟

سمعت و لكن دائما متعلقون بنسبه

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

نعم ستصبح المحطة فعلة اكثر

في الغالب لماذا تذهب إلى محطة القطار؟ كم مرة تفضل ذلك خلال الأسبوع والشهر؟

ذهب لمحطة القطار لأجل الذهاب للجامعة و أحيانا استعمل القطار يوميا

هل تعتقد أن سينيلاك تتوفر على شبكة نقل عوسى فعلة؟

لا لأشرف

هل تعتبر محطة القطار في سينيلاك مناسبة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟

مسمم لا لظن عدا

ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في سينيلاك؟

ساحة الشهداء و القلعة

هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبرها محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لسينيلاك؟

معلم معروف لكن ليس له نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية

هل يمكن أن نعلمنا ما بعد محطة القطار بحسب نظرتك؟ ولماذا ؟

وجود المتكدر و القطارات اهم ما يحدد المحطة و ايضا اسكان الانتظار و ارضية الركوب و مطبخية السكة ايضا ارجو اني فهمت سؤالك جيدا

تقتصر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ ولماذا ؟

لا لا محطة القطار مكان خطير يا لم يزلهم المسافر يتوكلن المحطة و هو مكان لتقل الركاب و أو البضائع و فقط لا يجب علينا ان نكلف المحطة اكثر من قدر استطاعتها هذا رأيي

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في سينيلاك عن المباني المجاورة؟

يتميز بأنه المحطة الأخيرة للقطار الخارج من محطة الجزائر نعم محطة الطرون

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه تشابه بينهما؟

محطة البنيرو ربما

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟

معدل كبير و شاموك كثر

هل يمكنك اختيار هندسة و تصميم بنائية لمحطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟

نعم اكيد

هل تتغير أن محطة القطار في سينيلاك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

نعم لها خصائص فنها يتعلق القطار و فيها يتوقف في محطة الأخيرة

كيف تجد البيئور الداخلي للمحطة؟

جيد

في إطار تصور معماري و حضري ، ما رأيك في صورة التي يفتسها مبنى المحطة في سينيلاك؟

لا يقدم اي صورة لأشرف

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟

نظرة خوف

إلى حد خدمت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

كوب خسارة لي شخصيا احسد على القطار كثيرا

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و النصب التذكارية و التاريخية و الاعتناء بها بنفس الطريقة كمنشآت البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

لا ليس شرط لو هناك مكان لبناء محطة اخرى يكون احسن

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

نفس السؤال السابق

فرضا نقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر ما الذي نعرضه كمشروع الاستبدال مبنى محطة القطار ؟ و لماذا ؟

اركة الإقراج لأصعبه لتت ضلعا بهذه المواضيع

هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة ؟

تعرف محطة الجزائر



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة ؟

ص



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة ؟

ص



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة ؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة ؟

جميل



نهاية الاسئلة و المقابلة : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن نذكره ؟

ارجو أن يعاد النظر في موفقت سير القطارات و زيادة الأمن في المحطات و ضمان وسائل الراحة للمسافرين

في الأخير نشكركم على المشاركة

شكرا موفقون أن شاء الله

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms



ما تعليقك على الصورة ؟

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحباً ، شكراً على موافقتك على منحنا بضع دقائق للإجابة على اسئلتنا ومساعدتنا في عملنا البعض. هذا العمل هو جزء من رسالة نكتوره متعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، إيمانك تساعدنا ووليك شين لنا.

مكان-

الإقامة

تلف

1. في بادئ الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

المكان الذي يمكنك منه أن تسافر عبر القطار

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

نقطة الانطلاق للسفر باستعمال القطار

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة منيكنك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم ! - هل يمكنك ذكرها لنا؟

نعم ، محطات الجزائر وهران

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل أو حلائك وتقلاته اليومية القريبة و البعيدة ؟

التقلات اليومية استعمل العاقلة

لما التقلات البعيدة فعوسا سيارة الأجرة وفي بعض الأحيان استعمل القطار

5. في الغالب، لماذا لاذهب إلى محطة القطار ٢ كمر مرة لفتح ذلك خلال الأسبوع والشهر ٢، ٥

القطار لديه توقيت محترم ويغادر في أغلب الأوقات استناداً لجدول محدد شهرياً

6. هل تعتقد أن مدينةك تتوفر على شبكة نقل حوسية كافية؟ ٦

نعم

7. هل تعتبر محطة القطار في مدينةك متشعبة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟ ٧

نعم

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينةك؟ ٨

مختلف محطات النقل بما في ذلك محطة القطار وبعض الفنادق والمسجد

9. هل تعتبر محطة القطار كعظم معروف في المدينة؟ هل تعتبر مدينة محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينةك؟ ٩

نعم، نعم

10. هل يمكن أن تعطيلنا ما بعد محطة القطار بحسب نظركم؟ ١٠، ٢

طرق رئيسية

11. لتفحص أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني. هل تعتقد أنه من المهم رؤية وإخبار المحطة كعظم معروف في المدينة؟ ولماذا؟ ١١

نعم - لأنه محط قريب ووحيد في المنطقة يسهل التعرف عليه من طرف جميع أفراد المجتمع باختلاف مستواهم وانتمهم

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟ ١٢

كافيه، حبوبان، خدمات توصيل تعبئة البوتل

13. حده رؤيتك لهذه المحطة ، بما تشترك ؟ وهل تعرف تاريخها؟ ١٣

مراقبتها - لا أعرف بالتفصيل تاريخها

14. إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟ ١٤

لقد بناها في حدود الأربعينات القرن الماضي 1940- وهي فترة استعمارية

15. متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟ ١٥

لا أعرف

16. ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية؟ ١٦

كهربة بعض الخطوط
إزالة السكة الحديدية
(إعادة تشغيل خط شلف مع ميناء تلمسان)
والفرق أن هناك خط للهنداب العليا يحسب المناطق الداخلية

17. هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديدة؟ ١٧

نعم

18. هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية؟ ١٨

نعم

19. لماذا يشيخ مبنى محطة القطار في مدينةك عن المباني المجاورة؟ ١٩

شكلاً مميزاً تماماً عن باقي المباني المجاورة

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تكتبه محطة القطار وما هي أوجه التشابه بينها؟ ٢٠

بعض المباني القدية على وجود مزارع كبرى
بعض المباني التي تشتمل لعصر العطب

21. كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟ ٢١

يقل على المنطقة والقارة التي شيدت فيها

22. هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بنائة محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟ ٢٢

نعم

23. هل تعتبر أن محطة القطار في مدينةك لها خصائص مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟ ٢٣

(تعتبر محطة معمارية حيث أنها تتوسط الغرب (إيران) والوسط (الجزائر) والداخل (تونس))

24. كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟ ٢٤

جيد

25. في إطار تصور معماري و حضوري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينةك؟ ٢٥

مقول

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟ ٢٦

لا يوجد تركيز على هذا الجانب

27. إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تعتبرها خياراً للمدينة؟ ٢٧

نعم

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم والنصب التذكارية والتاريخية والأحياء؟ ٢٨

بها نفس الطريقة كسكان البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة والإبقاء على هذه المحطة؟ ٢٩

نعم

30. فرضاً تقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر، ما الذي تطرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ ولماذا؟ ٣٠

تفرض توسيع المحطة وإسفل المسافرين عن الضائع وتحتفظ المحطة خاصة التعمير التي تحيط بالواحد وزيادة فترة الاستقبال

31. هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟ ٣١

ربما الجزائر العاصمة



هل تعرفت على هاته المحطة؟ أين تقع بالخطوط؟ اعلقك على الصورة؟ 32.

لا- موقع رائع مطلق على البحر



هل تعرفت على هاته المحطة؟ أين تقع بالخطوط؟ اعلقك على الصورة؟

لا- محطة تعاكس مبنى ديني



هل تعرفت على هذه المحطة؟ أين تقع بالخطوط؟ اعلقك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟

معلم كبير في هذه المنطقة



ما تعليقك على الصورة ؟

هندسة معمارية رائعة

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحباً ، شكراً على ملاحظتك على منمنا بنصح دقائق للإجابة على أسئلتنا وساعدتنا في عمالنا البشري. هذا العمل هو جزء من رسالة نكتوره منظمة بحراسة محطات القطار في الجزائر ، إيمانك تساعدنا ورايكه شين لنا.

مكان-
الإقامة
بعبارة

1. في يادي ه الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

هي احد وسائل نقل خطيرة

2. ماذا تعني لك محطة القطار بالنسبة لك ؟

فوضى والتقى

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة دينتلك ؟ هل تعرف محطات في اسانكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم | -3 هل يمكنك ذكرها لنا؟

لا

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتقلاتك اليومية القريبة و البعيدة ؟

لا

5. في الغالب لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفضل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

ثلاثة مرات لإحظار العائلة أو الإصدقاء



نهاية الاسئلة و المتابعة : هل لديك أي شيء تصديقه لم تكن نذكره ؟

موظفون نشاء الله

في الأخير نشكركم على المشاركة

تم

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

6. هل تعتقد أن دينتلك تتوفر على شبكة نقل عوسى فعالة ؟

لا اعتقد

7. هل تعتبر محطة القطار في دينتلك منسجمة بشكل جيد في بيئتها الحضرية ؟

لها بعدة قليل عن حينا

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في دينتلك ؟

هي كثيرة جدا

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لدينتلك؟

نعم

10. هل يمكن أن تعطيلنا ما بعد محطة القطار بحسب نظركم؟ وماذا ؟

محطة حافلة و بعض معالم تاريخية من الاطى

11. لتتسر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و إختيار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ وماذا ؟

نعم لأن له تاريخ قبله ككاه وبعد الاستعمار الفرنسي

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟

لا اعرفها كلها

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتكلم ؟ هل تعرف تاريخها؟

تتكرر بظلالتي. لا اعرف تاريخها

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

لا اعرف

متى كانت آخر أعمال الترميم والتجديد في هذه المحطة؟

لا اعرف

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

هي قليلة جدا

هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟

نعم

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

نعم

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟

انه قريب من مرسى و بعيد عن مباني

إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

نعم

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم والنصب التذكارية والتاريخية والاحتفاء بها بنفس الطريقة كمتحف البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة والإبقاء على هذه المحطة؟

نعم

فرضا نقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر، ما الذي نلحظه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ ولماذا ؟

تطورها في كل مجالات وجعلها سهلة وصول سواء من محطة حافلة او من البت بالانترنت

هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالضبط؟ اعليناك على الصورة ؟

لا اعرف

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟

لا

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار ؟

قديم

هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بناية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة وسائدة في المدينة؟

في مدينة قديمة نعم

هل تعتبر أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

لا

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

لم ادخل اها من داخل

في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟

انها بعيدة و منعزلة من مدينة

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟

لا اعرف



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالضبط؟ اعليناك على الصورة ؟

لا اعرف



هل تعرفت على هذه النخلة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟
لا اعرف



هل تعرفت على هذه المدينة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟
الها واسعة و كبيرة



ما تعليقك على الصورة؟

نظيفة



نهاية الاسئلة و السئلة : هل لديك أي شيء تحببه لم تكن تتكره؟

نظيفة و جميلة

في الاخير لشكركم على المشاركة

و تفكر انه لما يعبه و يرضاه

Ce contenu n'est ni édité, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطنين الجزائري

مرحبا ، شكرا على موافقتك على ملحقا بنصع دقائق التوعية على اسئلتنا وسماحتنا في صلتنا البعض. هذا الملحق هو جزء من رسالة نذكور له محطة بدراسة محطات القطار في الجزائر - إيمانك تسامنا ورائك حين لنا.

مكان-
الإقامة

مستقيم

1. في ياديه الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟
"السكة الحديدية هي الطريق الذي يملكه القطار من موقف" إلى موقف "ب"

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

ممر للقطار

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينك ؟ هل تعرف محطات في اسكان أخرى من العالم؟ إذا كان نعم ! -3-
هل يمكنك ذكرها لنا؟

محطة المحمدية مسمر

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل أو حلتك وتلكه الوسيلة القريبة و البعيدة؟

سيارة الأجرة أو الحافلة

5. في العالب، لسانا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تعمل تلك خلال الأسبوع و الشهر ؟

لا تذهب

6. هل تعتقد أن مدينك تتوفر على شبكة نقل حوسبي فعالة؟

نوعا ما

7. هل تعتبر محطة القطار في مدينك متنسجة بشكل جيد في بنيتها الحضريّة؟

عادي

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينك؟

البحر و السياحة

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينّة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينك؟

لا

10. هل يمكن أن نعلمنا ما بعد محطة القطار بحسب نظركم؟ و لماذا ؟

مناطق خضراء لتعطي الأتجاه

11. لتكسر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني، هل تعتقد أنه من السهولة رؤية و إخبار المحطة كعلم معروف في المدينّة؟ و لماذا ؟

نعم

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

لا

13. عند رؤيةك لهذه المحطة ، بما تتذكره ؟ و هل تعرف تاريخها؟

لا

14. أي فقرة تاريخية تكتسب هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفقرة؟

تاريخية؟

15. متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟

ليس لدي فكرة

16. ما الذي تعرفه عن التطورات الجزائرية في قطاع السكة الحديدية ؟

لا أعرف

17. هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديدة؟

نعم

18. هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

نعم

19. ماذا يميز مبنى محطة القطار في مدينك عن المباني المجاورة؟

لا أعلم

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟

لا أعلم

21. كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟

عادي

22. هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بناية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة وسائدة في المدينة؟

لا

23. هل تعتقد أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

لا ليست مرسمة بشكل جميل كما أنها قديمة جدا

24. كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

عادي

25. في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يقدّمها مبنى المحطة في مدينتك؟

عادي

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟

فرحين بها لأنهم اعتادوا عليها



27. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

لا أعلم

27. هل تعتقد هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

نعم

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و النصب التذكارية و التاريخية و الإعتناء بها بنفس الطريقة ككتاب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم لأنها أثرية

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

نعم

30. فرضا لقرار استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر، ما الذي تفرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ ولماذا؟

محطة ترموي لأنها أكثر حداثة و نظور

31. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

لا أعلم أين تقع المحطات ربما



32. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

لا أعلم



هل تعجبت عى هذه لمحة؟! إن نلخ باضطام؟!م انخ نك عى الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟

جميلة



ما تعليقك على الصورة؟

لا اعلم



نهاية الاسئلة و المتابعة : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن نذكره؟

لا

في الاخير نشكركم على المشاركة

لا شكر على واجب

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبا - شكرا على موافقتك على منحنا بضع دقائق للإجابة على أسئلتنا وسنساعدنا في حلها البحث. هذا العمل هو جزء من رسالة الدكتوراه مخططة بدراسة محطات القطار في الجزائر - إيجاباته ساجدا ورائه حين لنا.

مكان-

الإقامة

بومرداس

في بلدي، الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

مكان تواجد وسيلة نقل برية

ماذا تعني محطة القطار بالنسبة لك ؟

من منظوري للتواصل :عادة اعتبر محطة القطار مرجع عند السؤال عن مكان ما ، وبصفة خاصة المحطة بعد ذلكا مكان لقاء الإحبة و التعرف على الناس كانوا هنا غرباء و كانوا يعصقاه

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم | -3 هل يمكنك ذكرها لنا؟

في الجزائر اعرف المحطات الرابطة بين خطائيه الجزائر وكذا محطة بخار هواري بوسدين في العالم لم تسبح لي فرصة معرفة محطات بلدان أخرى بعد

ما الذي استلخه كوسيلة نقل أو حلاتك وانتقالك اليومية القريبة و البعيدة ؟

التقلات القريبة استعمل السيارة اما البعيدة بالقطار

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟

هناك مصلى متبر و مرابض

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتذكره ؟ هل تعرف تاريخها؟

التكر المحطات جميلة للاتف لا اعرف تاريخ المحطة

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

لا ادري

حتى كانت أخر أعمال الترميم والتهيئة في هذه المحطة؟

قبل 3 أو 4 سنوات

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

هناك خطوط جديدة انشأ في بومرداس و أخرى قيد الإنشاء

هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديد؟

ليس بعد

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

حسب نوع التحديث

في الغالب، لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تعمل تلك خلال الأسبوع والشهر ؟

أركوب القطار ، لا يمكن انصاء عند السرات فذلك يكون حسب القارة التي ادر بها مثلا في فترة اربسي بباروية كان ذهبي و ابياني بوس

هل تعتقد أن مدينك تتوفر على شبكة نقل عوسية فعالة؟

نعم

هل تعتبر محطة القطار في مدينك متناسبة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟

نعم

ما هي المعالم الهامة التي تعبرها و مزية في مدينك؟

الفضل عدم الاجابة

هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بناية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينك؟

نعم كما سبق و قلت هي مرجع بالنسبة لسكان المدينة ، بالنسبة لبيانية طرا أجديد على بنائها يعبر مقبول نوعا ما

هل يمكن أن نعتبرها ما يوجد محطة القطار بحسب نظركم؟ ولماذا ؟

تعددها كلية العلوم جنوبا كرمي مثالية لثرفا المركز التجاري الهاسمين و قاعة للمحلات غربا المركز التجاري تيتيكه المقلو لحد الساحة و شمالا محطة برية و غير بعيدة عن كلية الفئات الأجنبية وهذا يصفلي موازنة

تقتصر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار السحمة كعلم معروف في المدينة؟ ولماذا ؟

نعم لانها وسيلة نقل كلية الاستعمال

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينك عن المباني المجاورة؟

عصري

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه التشبه بينها؟

المباني الأثرية نوعا ما - فيها تاريخ المنطقة

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟

متكور سابقا

هل يمكنك اختيار هندسة و تصميم بناية محطة القطار كهندسة معاصرة مشتركة و سائدة في المدينة؟

نعم هذا راجع للتجديد التي طرا على سائر محلات المدينة

هل تتعاير أن محطة القطار في مدينك لها خصائص خاصة سوية مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

لا

كيف تجد التفكير الداخلي للمحطة؟

مقول

في إطار تصور معاصري و حضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينك؟

لا بانى بها

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو سبتي المحطة ٢, ٢٦

يريد فعل مقولة

إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تكثر ها خسائر للمدينة؟ 27

نعم كيبدا

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة و الحفاظ عليها بنس الطريفة مثل المعالم و الشعب التذكارية و التاريخية و الاعتناء 28،
بها بنس الطريقة كمنكب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

بالطبع الا انا كنت هناك مشاريع تجديد ها نحو الاجتال

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟ 29

نكر سابقا

فرضا نقرر استبدال سبتي المحطة بمنى اخر ما الذي تفرحه كمشروع الاستبدال سبتي محطة القطار ٢ و لسنا ٢ 30،

الطرح مشروع توسيع المحطة و انشاء عدة مدامل مع لزواجية السكة كونها صغيرة بالقضية لعدم التكيف الصافي لركاب

هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة ٢ 31،

نعم بالعاصمة يستحسن اعادة ترميمها بانيتها أصبحت هشة و المبكر الداخلي أصبح قديم و المقاعد هشة اضافة الى نقص مساحة الانتظار على
الصعيد الخارجي و كثا عدم وجود حمام قار كواب يتراوح اعمارهم بقلون ساعات الانتظار تحت الشمس الحارقة صيفا و هطول الأمطار شتاء



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة ٢

٧



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة ٢ 32،

٧



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة ٢

Option 1



ما تعليقك على الصورة ؟

بعب الطفاظ عليها مع تحديها



نهاية الاسئلة و المقابلة : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن نذكره ؟

الإهتمام بالجانب الداخلي جيد مع مراعات اسكان الانتظار

في الأخير نشكركم على المشاركة

كلوا كان من دواحي سووري و هم ككرة الاسئلة لتعلم لكم التوفيق و النجاح و ارجو ان تكون قست به المساعدة و لو قليلا

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms



ما تعليقك على الصورة ؟

بعب الإلقاء عليها و اعادة ترميمها

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحباً ، شكراً على موافقتك على منحنا بضع دقائق للإجابة على اسئلتنا و مساعدتنا في عملنا البحثي. هذا العمل هو جزء من رسالة نكتوره متعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، إيمانك تساعدنا و ذلك شين لنا.

مكان-

الإقامة

سكنية

1. في باديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

التقل

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

لاشيء

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة سبيلتك ؟ هل تعرف محطات في اسكان أخرى من العالم ؟ إذا كان نعم | هل يمكنك نكرها لنا ؟

لا

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك و تفضلك اليومية القريبة و البعيدة ؟

الحافلة أو السيارة

5. في الغالب لماذا تنحب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفضل ذلك خلال الأسبوع و الشهر ؟

ولا مرة أي 0

6. هل تعتقد أن مدينتك تتوفر على شبكة نقل عومسي فعالة؟

Y

7. هل تعتبر محطة القطار في مدينتك مدمجة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟

Y

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينتك؟

السرح و مركز البريد

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينتك؟

Y

10. هل يمكن أن تعطينا ما بعد محطة القطار بحسب نظر ليد؟ و لماذا؟

إعصال القاتنين على النقل

11. لتتصا أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ و لماذا؟

أ جانبها الوظيفي لا تقرببه

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

Y

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه التشبه بينها؟

لا ادري

21. كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟

لم تشبه له كثيرا

22. هل يساهم اختيار هندسة و تصميم بداية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟

لا ادري

23. هل تعتقد أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

لا ادري

24. كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

لم انزل اليها

25- في اطار تصور معماري و حضري. ما رأيك في صورة التي يقدّمها مبنى المحطة في مدينتك؟

!

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟

!

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتفكر ؟ و هل تعرف تاريخها؟

بالفترة الاستعمارية

14. إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

الفترة الإستعمارية هي فترة استغل فيها المستعمر خيرات البلاد عن طريق ربط سكة الحديد بالمكن الإنتاج و التوزيع

15. متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟

لا ادري

16. ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية؟

لا شيء

17. هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديدة؟

منذ زمن طويل لكننا لم نلحس أي تغيير

18. هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية؟

لا اعرف

19. لماذا يتسبب مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟

متصل بالميناء و لا يتوفر فيه الأمن

27. إلى حال حدثت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

نعم

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة و الحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و التاريخية و الأعتناء بها بنفس الطريقة ككتاب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم فهي مهمة للنقل

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

نعم

30. فرضا لقرار استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر، ما الذي لم تحره كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ و لماذا؟

ارتاض لفكرة

31. هل تعرفت على هذه المحطة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Y



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالخطوطما تعليقك على الصورة ؟ 32.

Y



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالخطوطما تعليقك على الصورة ؟

ربما محطة قطار مدينة سكيكدة



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالخطوطما تعليقك على الصورة ؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة ؟

منظر جميل



ما تعليقك على الصورة ؟

جميلة



نهاية الأسئلة و المغالبة : هل لديك أي شيء تحببه لم تكن نذكره
الأسئلة كانت مفرحة و واسعة نوعا ما

في الأخير نشكركم على المشاركة
العرف و بالتوفيق

De contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

6. هل تعتقد أن سديتك تتوفر على شبكة نقل عوسى فعلة؟

نعم

7. هل تعتبر محطة القطار في سديتك متنسجة بشكل جيد في بيئتها الحضريّة؟

بعضي يمكن القول أنها كذلك

8. ما هي المعالم الهامة التي تعبرها رمزية في سديتك؟

محطة القطار

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في السديّة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأخرى لسديتك؟

نعم

10. هل يمكن أن نعلمنا ما بعد محطة القطار بحسب نظركم؟ و لماذا ؟

لا أدري أو ربما لم أفهم السؤال

11. لتكسر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و إحتار المحطة كعلم معروف في السديّة؟ و لماذا ؟

نعم لأنها شيء مهم إستشفاه بعد فيروس كورونا

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

لا

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبًا ، شكرًا على موفقتك على متابعي نلتقي للإجابة على أسئلتنا وسماحتنا في صفحتنا البحثي. هذا العمل هو جزء من رسالة الدكتوراه المتعلقة بتاريخ محطات القطار في الجزائر ، إيمانك تساعدنا وريدك شين لنا.

مكان-
الإقامة
العمارة

1. في ياديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

بفضلها أصل كل يوم الجامعة في الوقت المناسب و بسرعة

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

القطار هو وسيلة مواصلاتي كل يوم

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة سديتك؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم ؟ هل يمكنك ذكرها لنا؟

لا

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتلك التي اليومية القريبة و البعيدة؟

القطار

5. في الغالب، لماذا تذهب إلى محطة القطار؟ كم مرة تعمل ذلك خلال الأسبوع والشهر؟

مرات 4

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتفكره ؟ هل تعرف تاريخها؟

لا

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

لا أدري

متى كانت آخر أعمال الترميم والتهيئة في هذه المحطة؟

لا أدري

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

ولا أفكر

هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟

نعم

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

نعم إنشاء الله

بماذا يشتهر مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟

لا أعلم

إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

طبعاً

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم والنصب التذكارية والتاريخية والاحتفاء بها بنفس الطريقة كمنكب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم بالتأكيد

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة والإبقاء على هذه المحطة؟

نعم

فرضا تقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر، ما الذي تشرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ ولماذا ؟

ليست لدي أي فكرة

هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالتحديد؟ امليناك على الصورة ؟

أنا

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟

لا أعرف

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار ؟

قديم

هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بناية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟

لا

هل تتخيل أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

نعم العراقة

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

جميل و قديم

في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يعكسها مبنى المحطة في مدينتك؟

رائع

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟

يحبوها خاصة الأطفال



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالتحديد؟ امليناك على الصورة ؟

لا



هل تعرفت على هذه الساعة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

سكينة



هل تعرفت على هذه الساعة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟

جميل



ما تعليقك على الصورة؟

رائعة



نهاية الأسئلة و المقابلة : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن نذكره؟

أرجو منكم توفير الراحة و الوقت الطويلة لأننا كنا نحسن و شكرًا

في الأخير نشكركم على المشاركة

شكرًا لكم أيضا

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبًا ، شكرًا على موافقتك على منحنا بعض دقائق لإجابة على أسئلتنا ومساعدتنا في عملنا البحثي. هذا العمل هو جزء من رسالة الدكتوراه المتعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، (إيمانك تساعدنا ورائدك تدين لنا.

مكان-
الإقامة

بانتة

1. في ياديه الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

وسيلة نقل الأشخاص والبضائع

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

وسيلة نقل استخدمتها كثيرا في تنقلاتي

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينتك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم | -
هل يمكنك ذكرها لنا؟

في الجزائر سكة حديد العاصمة تلمسان، قسنطينة

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتنقلاتك اليومية القريبة و البعيدة؟

سيارة و قطار

5. في الغالب، لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفضل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

ساعات دراسة في الجامعة كل يوم تقريبا 5

هل تعتقد أن ميناءك تتوفر على شبكة نقل حوسية فعالة؟

نعم

هل تعتبر محطة القطار في ميناءك مدمجة بشكل جيد في بنيتها التحتية؟

نعم وبشكل فعال باختيار ما وسيلة نقل جميع الطلبة للجامعة على مسافة 35 كم من مدينة عين التوتة إلى عاصمة ولاية

ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في ميناءك؟

متحف كروش الذي أنشئ لأول المطارات العربية للاستعمار الفرنسي في مدينة 11 ديسمبر 1916 ومعالم أخرى هامة كسيدة العتيق وكنيسة ومعالم أخرى كلها ثورية تقريبا ..

هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بنيتة محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لميناءك؟

نعم باعتبار مينائها نقطة محورية بين الشمال والجنوب والشرق والغرب وتعتبر هامة جدا من المحطة الإستراتيجية

هل يمكن أن تعملوا ما يحد محطة القطار بحسب نظركم؟ ولماذا؟

لتعصر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ ولماذا؟

نعم

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

...مثل الأشخاص نقل البضائع وخدمات متنوطة كالتأجير أو كوكبة ملحة للخدمات وخدمات لعدة مطاعم

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه التشابه بينها؟

كيف نصف تصميم مبنى محطة القطار؟

هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بنيتة محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة وسادة في المدينة؟

نعم

هل لكثير من محطة القطار في ميناءك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

عادي

في إطار تصور معماري وحضري. ما رأيك في صورة التي يفتتها مبنى المحطة في ميناءك؟

صورة جيدة

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟

حدد رؤيتك لهذه المحطة ، بما أنك أنت؟ وهل تعرف تاريخها؟

تاريخي بأهم الدراسة تاريخها يعود للمرحلة الإستعمارية

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

المرحلة الإستعمارية

ما كانت آخر أعمال الترميم والتجديد في هذه المحطة؟

على ما لائن 2016

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية؟

هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديد؟

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية؟

لا باعتبارها نقطة محورية في الشرق الجزائري

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في ميناءك عن المباني المشابهة؟

(نظم التهوية والخدمات المتوفرة التي لا توجد في عاصمة الولاية)

إلى مال هندت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

نعم

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم والتاريخية والأبنية الإحياء بها بنفس الطريقة كمنكب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة والإبقاء على هذه المحطة؟

نعم

فرضا لقرار استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر ما الذي تقترحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ ولماذا؟

هل تعرفت على هذه المحطة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟



هل تعرفت على هذه المحطة؟ أين تقع بالحدود كما تعلقك على الصورة ؟ 32.

محطة القطر العاصمة



هل تعرفت على هذه المحطة؟ أين تقع بالحدود؟ ما تعلقك على الصورة ؟



هل تعرفت على هذه المحطة؟ أين تقع بالحدود؟ ما تعلقك على الصورة ؟

Option 1



ما تعلقك على الصورة ؟



ما تعليقك على الصورة ؟

بناء معماري جميل لمحاكاة سببته ان لم تكن النكرة



نهاية الاسئلة و السئلة : هل لديك أي شيء تصديقه لو تكن تذكر ؟
ملاحظة فقط إسئبان طول وبعض الاسئلة غير مصنوعة ونوع من التكرار

في الأخير نشكركم على المشاركة

الغفر

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبا ، شاركنا على موقعنا على ملخص بعض المواقف الإيجابية على استلزامنا وساعدنا في عمادنا الحالي. هذا الملخص هو جزء من رسالة الدكتوراه المتعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر . إيمانك لمساعدتنا ورائدك سنكون لنا.

سكن-
الإقامة

Hussein dey alger

1. في باديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

محطة الانتظار

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم ؟ (إذا كان نعم) -
هل يمكنك ذكرها لنا ؟

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتقلاتك اليومية القريبة و البعيدة ؟

Tramway

5. في الغالب، لماذا نذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة نفضل تلك خلال الأسبوع والشهر ؟

Rarement

13. عدد رؤيتك لهذه المحطة ، بما تشكره ؟ هل تعرف تاريخها ؟

14. إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة ؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية ؟

15. متى كانت آخر أعمال الترميم والتجديد في هذه المحطة ؟

16. ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

17. هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد ؟

18. هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

19. لماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينك عن المباني المجاورة ؟

6. هل تعتقد أن مدينك تتوفر على شبكة نقل عصرية فعالة ؟

Oui

7. هل تعتبر محطة القطار في مدينك متناسخة بشكل جيد في بيئتها الحضرية ؟

Oui

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينك ؟

Ma9am chahid , la casbah , la grande mosquée

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينك ؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينك ؟

Non

10. هل يمكن أن نعطينا ما يحدد محطة القطار بحسب نظركم ؟ ولماذا ؟

11. لتكسر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار النخلة كعلم معروف في المدينك ؟ ولماذا ؟

Oui

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها ؟

21. كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار ؟

22. هل يمكنك اختيار هندسة وتصميم بنى محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينك ؟

23. هل تعتبر أن محطة القطار في مدينك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى ؟ ما هذه الخصائص ؟

24. كيف تجد التفكير الداخلي للمحطة ؟

Non impressionnant

25. في إطار تصور معماري و حضري ، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينك ؟

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينك نحو مبنى المحطة ؟

27. إلى حد همت هذه المحطة ، هل تعتبر ها خسارة للسدينة؟

Oui

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة و الحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و النصب التذكارية و التاريخية و الإحتفاء بها بنفس الطريقة ككتاب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

Oui

30. فرضا تقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر، ما الذي تقترحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ و لماذا ؟

31. هل تعرفت على هاته المحطة ؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة ؟

Station agha ,alger



32. هل تعرفت على هاته المحطة ؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة ؟



هل تعرفت على هاته المحطة ؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة ؟



هل تعرفت على هاته المحطة ؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة ؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة ؟

J'aime pas y a rien de spécial autant qu'une station du train



نهاية الاسئلة و المتبقية : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن نذكره ؟

Vos questions ne sont pas bien claires , nrmimnt y a une photo d'une station qui manque veuillez vérifier , et pour interior design faut qu'il soit spécial,différent , original , avec un style qui représente l architecture algérienne sinon bn courage

في الاخير نشكركم على المشاركة

Ce contenu n'est ni rédigé, ni castronné par Google.

Google Forms



ما تعليقك على الصورة ؟

J'aime bien l utilisation du meshrabia

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحباً ، شكراً على موافقتك على منحنا بضع دقائق للإجابة على اسئلتنا ومساعدتنا في عملنا البحثي. هذا العمل هو جزء من رسالة الدكتوراه متعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، إيمانك تساعدنا وذلك شين لنا.

مكان-

الإقامة

Bejaia

1. في ياديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

فضاء تقطار

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

مكان يجمع بالمسافرين

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة سبيلتك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم | -3 هل يمكنك نكرها لنا؟

العاصمةسككدة

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتقلاتك اليومية القريبة و البعيدة ؟

الحافلة

5. في الغالب لماذا تنحب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفعل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

لم نأهب ايدا

هل تعتقد أن دينكك تتوفر على شبكة نقل صومي فعالة؟

لا

هل تعتبر محطة القطار في دينكك مناسبة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟

لا، مزولة

ما هي المعالم الهامة التي تعتبر هارزية في دينكك؟

لا ادرى

هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لدينكك؟

نعم

هل يمكن أن تعطينا ما يحد محطة القطار بحسب نظركم؟ و لماذا؟

لا ادرى

لتقصير أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي، هل تعتقد أنه من المهم رؤية وإظهار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ و لماذا؟

نعم مع إضافة نشاطات أخرى لجعلها حيوية

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

لا توجد

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟

لا اعرف

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟

مطابق التروبي قيم

هل يتكاتف اعتبار هندسة وتصميم بداية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟

نوعا ما

هل تعتبر أن محطة القطار في دينكك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

لا اعرف

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

لا يوجد ديكور

في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في دينكك؟

لا يقدم شيء فهو متروك

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟

لا اعرف

عد رؤيةك لهذه المحطة ، بما تنكره ؟ و هل تعرف تاريخها؟

لا شيء

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

لا اعرف

متى كانت آخر أصل الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟

لا اعرف

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية؟

لا شيء

هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديد؟

نعم

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية؟

لا

بدلا من مبنى محطة القطار في دينكك عن المباني المجاورة؟

بناء ريث

إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تعتبرها كساحة المدينة؟

نعم

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و التذكارية و التاريخية و الاحتفاء بها بنفس الطريقة ككتيب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

نعم

فرضا تقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر، ما الذي تفرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ و لماذا؟

مبنى عصري

هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

لا



هل تعرفت على هاته المحطة؟ أين تقع بالخطوط؟ اشرح على الصورة؟ 32.

γ



هل تعرفت على هاته المحطة؟ أين تقع بالخطوط؟ اشرح على الصورة؟ 33.

γ



هل تعرفت على هده المحطة؟ أين تقع بالخطوط؟ اشرح على الصورة؟ 34.

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟ 35.



ما تعليقك على الصورة ؟



نهاية الاسئلة و المقالة : هل لديك أي شيء تصفيه لم تكن نذكره ؟

في الأخير نشكركم على المشاركة

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

6. هل تعتقد أن مدينتك تتوفر على شبكة نقل عوسى فعالة ؟

٧٧ ٧٧

7. هل تعتبر محطة القطار في مدينتك منسجمة بشكل جيد في بيئتها الحضرية ؟

٧٧

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينتك ؟

لا توجد

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينتك؟

٧٧

10. هل يمكن أن تعطينا ما يحد محطة القطار بحسب نظر إيد؟ و لماذا ؟

لا أعلم

11. لتتسر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و إختيار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ و لماذا ؟

نعم يجب ذلك

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟

تسيت ماعية

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحباً ، شكراً على موفقتك على منمنا بنصح دقائق للإجابة على اسئلتنا و مساعدتنا في عمالنا اليومي. هذا العمل هو جزء من رسالة نكتوره منظمة بحراسة محطات القطار في الجزائر ، (إيمانك تساعدنا و رولك شين لنا.

مكان-

الإقامة

جميل

1. في ياديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

وسيلة من وسائل النقل

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

فضاء الإنتظار القطار

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينتك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من (العلم؟ إذا كان نعم | -3 هل يمكنك ذكرها لنا؟

ألسطونة و سكيكدة

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وكتفالك اليومية القريبة و البعيدة ؟

السيارة و أحياناً الحافلة

5. في الغالب لماذا تذهب (إلى محطة القطار) كم مرة تعمل ذلك خلال الأسبوع و الشهر ؟

(بمنا مدة طويلة لم تذهب لمحطة القطار (سنوات

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتكلم ؟ وهل تعرف تاريخها؟

تتكري بياض الطولوة عندما كنا ننقل القطار كل خميس والسبت

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

لا اعرف

متى كانت آخر أعمال الترميم والتجهيز في هذه المحطة؟

لا اعرف

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

لا اعرف

هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟

نوعا ما

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

لا

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟

لاشي

إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تغير ما خسره للمدينة؟

لا لأنها في الأصل لا تقوم بوظيفتها كقطار متوقف عن نقل الأفراد

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم والنصب التذكارية والتاريخية والاحتفاء بها بنفس الطريقة كمتكاتب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة والإبقاء على هذه المحطة؟

نعم

فرضا قرر استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر، ما الذي تشرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ ولماذا ؟

بناء مستشفى كبير الحاجة الولاية

هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالضبط؟ كما تعلقك على الصورة ؟

لا

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟

لا اعلم

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار ؟

قديم وغير واضح

هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بناية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟

سكن

هل تعتبر أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

لا

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

لا اعلم

في إطار تصور معماري وحضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟

لا شيء

كيف ترى نظرة السكان المحليين وزوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟

سيئة



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالضبط؟ كما تعلقك على الصورة ؟

لا



هل تعرفت على هذه الساعة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

٧٧



هل تعرفت على هذه الساعة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟

لا شيء



ما تعليقك على الصورة؟

لا شيء



نهاية الاسئلة و المتابعة : هل لديك أي شيء تضيقه لم تكن تذكره؟

لا

في الأخير نشكركم على المشاركة

العلم

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

6. هل تعتقد أن مدينةك تتوفر على شبكة نقل عصرية فعالة؟

0

7. هل تعتبر محطة القطار في مدينةك متنسجة بشكل جيد في بنيتها الحضرية؟

لا

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينةك؟

عين قورقة

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينةك؟

لا

10. هل يمكن أن نعتبرها ما يحد محطة القطار بحسب نظركم؟ و لماذا؟

بالطبع سيكون هناك ما يحدد لها خصمته لإستقبال الأشخاص محدودي الأمان

11. تقتصر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ و لماذا؟

لا. لا أحد يهتم بكونها مجمع للأشخاص بالنسبة لبعضهم

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

نعم

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبا ، شكرا على مواصلتك على ملحقنا بوضعنا بالحق الإجابة على اسئلتنا وسماحتنا في جعلنا البمضي هذا العمل هو جزء من رسالة بكتروا متعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر . إجابته تساهنا ورائه حين لك.

مكان-
الإقامة

Setif

1. في يديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار"؟

المهنة والآن

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك؟

مكان يتعامله القراء لتنتقل من و إلى منازلهم الخاصة

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينةك؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم لا؟ هل يمكنك ذكرها لنا؟

أنا احترام نفسي، لا استعمل القطار أبدا

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتقلاتك اليومية القريبة و البعيدة؟

سيارتي

5. في العالب، لماذا نذهب إلى محطة القطار؟ كم مرة نعمل ذلك خلال الأسبوع والشهر؟

0

6. عدد زياراتك لهذه المحطة ، بما لتذكره؟ و هل تعرف تاريخها؟

تذكرني بكم كنت فقرا فقيرا تاريخي هو التاريخ الذي يهمني فقط

7. إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

8. متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟

9. ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية؟

10. هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديدة؟

11. هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية؟

12. بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينةك عن المباني المجاورة؟

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطر وما هي أوجه التشابه بينها؟

21. كيف نصف تصميم مبنى محطة القطر؟

22. هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بناية محطة القطر كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟

23. هل تعتقد أن محطة القطر في مدينةك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

24. كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

25. في إطار تصور معماري و حضري ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟



32. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالخريطة كما تعلقك على الصورة؟

27. إلى حال حدث هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة و الحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و النصب التذكارية و التاريخية و الأعتناء بها بنفس الطريقة ككتيب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

30. فرضا لقرار استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر ما الذي تشرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطر؟ و لماذا؟

31. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالخريطة كما تعلقك على الصورة؟



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالخريطة كما تعلقك على الصورة؟



هل تعرت على هذه لمحة؟ أين تقع بالضبط؟ ما نوع بنائك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟



ما تعليقك على الصورة؟



نهاية الأسئلة و المتابعة : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن تذكره؟

في الأخير نشكركم على المشاركة

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطنين الجزائري

مرحباً ، شكراً على موافقتك على منحنا بضع دقائق للإجابة على أسئلتنا وسماحتنا في عملنا المحثي. هذا العمل هو جزء من رسالة تذكروا متعلقة بتراسة محطات القطار في الجزائر ، (إيمانك تساعدنا ورائك تبين لنا.

مكان -
الولاية

Oran

في ياديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة المسكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

Une direction de transport que moi personnellement j admire

ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

Une direction qui facilite le transport des gens

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة سبيلك ؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم | -3
هل يمكنك ذكرها لنا؟

Oui celle de sba j y vais souvent sinon je ne connais pas d autre je voyage rarement

ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل أو حلائك وتقلتك اليومية القريبة و البعيدة ؟

La voiture si je vais a sba le terrain

في الغالب لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفضل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

Pour aller a sba 1fois par mois

هل تعتقد أن مدينتك تتوفر على شبكة نقل عروسى فعالة ؟

Oui en quelques sortes

هل تعتبر محطة القطار في مدينتك منسجمة بشكل جيد في بيئتها الحضرية ؟

Il lui manque un truc ou deux comme la ponctualité et la propreté

ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينتك ؟

Pour commencer le gare elle même il y a aussi des places il ya le musée

هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينتك؟

Oui bien sur

هل يمكن أن تعطينا ما يحد محطة القطار بحسب نظر انداء و لماذا ؟

A oran elle est située en plein centre ville a plateau

لتكبر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني. هل تعتقد أنه من المهم رمزية و إختيار المحطة كعلم
معروف في المدينة؟ و لماذا ؟

Oui je le pense Parcequ elle est connue par tout le monde

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟

Oui en quelques sortes

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتكلم ؟ هل تعرف تاريخها؟

J'ai plein de souvenirs mais je ne connais pas son histoire

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

Ah aucune idée

متى كانت آخر أعمال الترميم والتجديد في هذه المحطة؟

Aucune idee

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

Je ne sais rien

هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟

Nn

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

Oui du positif j'espère

بماذا يشيز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟

Il est beau et grand

إلى حال حدثت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

Oui

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم والنصب التذكارية والتاريخية والاحتفاء بها بنفس الطريقة ككتاب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

Oui bien sur

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة والإبقاء على هذه المحطة؟

Bien sur

فرضا لقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر، ما الذي لعرفه كمشروع الاستبدال مبنى محطة القطار ؟ ولماذا ؟

Je suis contre l'idée

هل تعرفت على هذه المحطة حين تقع بالخطوط؟ اعليناك على الصورة ؟

Nn

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟

Gare maritime

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار ؟

Fantastico

هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بناية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟

هل تعتقد أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

Je crois qu'elle sont pareils

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

Splendide

في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟

Il est joli

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟

Ils adorent



هل تعرفت على هذه المحطة حين تقع بالخطوط؟ اعليناك على الصورة ؟

Nn



هل تعرفت على هذه الساعة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Nn



هل تعرفت على هذه الساعة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟

C'est celle d oran



ما تعليقك على الصورة؟

Très jolie



نهاية الاسئلة و المقابلة : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن نذكره ؟

J'ai rien a dir cette gare c'est ma préféré

في الاخير نشكركم على المشاركة

Merci a vous

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطنين الجزائري

مرحباً ، شكراً على مواصلتك على منحنا بعض دقائق لإجابة على اسئلتنا وساعدتنا في عملنا البحثي. هذا العمل هو جزء من رسالة الدكتوراه متعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، (إيمانك تساعدنا ورائتك تمنين لنا.

مكان-

الإقامة

تتمتعان

1. في ياديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة المسكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

مكان مريح

2. ماذا تمثل محطة لقطار بالنسبة لك ؟

الواجهة الأولى والظفرة المدنية

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مينيتك ؟ هل تعرف محطات في اسكان أخرى من العالم؟ إذا كان نعم | -
هل يمكنك نذكرها لنا؟

Y

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك وتقلاتك اليومية القريبة و البعيدة ؟

سيارة الاجرة

5. في الغالب، لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفضل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

احب التنقل به للسناطقي البعيدة بمنعني اعسانى مختلف السفر

هل تعتقد أن مدينتك تتوفر على شبكة نقل عوسى فعالة؟

٧

هل تعتبر محطة القطار في مدينتك ممتدة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟

٧

ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينتك؟

مجدي بومدين أو العباد اغاير المنصورة الوريظ قلعة الشور والقر

هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينتك؟

٧

هل يمكن أن تعطونا ما يعد محطة القطار بحسب نظركم؟ ولماذا؟

للتصا أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني. هل تعتقد أنه من المهم رؤية وإعتبار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ ولماذا؟

بالتأكيد نعم فمحطة القطار تعتبر بوابة استقبال السياح

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

بيع التذاكر والإستفسار عن مواعيد الرحلة

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتذكره ؟ وهل تعرف تاريخها؟

٧ اعرف تاريخها ولا تتكرني بشي

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رايك في هذه الفترة التاريخية؟

ربما تعود لفترة الاستعمارية الفرنسية اموا مرحلة عرفها الجزائر

متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟

٧ اعرف

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

الخط التطورات التي عرفها استحداث خط سكة حديدية جديد الا انه توقف بسبب مشاكل مع المقاتلين الاتراك

هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟

٧

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

اذا كان فعلا مشروع حل من السرقات والغش الذي سيكون له تأثير

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟

لم ازر مباني اخرى حتى احد الفرق

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه التشابه بينها؟
القطار وجه التشابه هو نفس القرض منها

21. كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟
مبنى حادي يشبه ردة للشراحة

22. هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بداية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟
ن

23. هل تعتقد أن محطة القطار في مدینتک لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟
لا لظن ذلك

24. كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟
مسل ولا تستطيع الانتظار فيه أكثر من 10

25. في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يعكسها مبنى المحطة في مدینتک؟
لا يعكس النمط المعماري للمدينة القاري ولا يعكس حتى الوجه الحضري المتطور

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟
نظرة عدم رضا عن المبنى

27. إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟
من حيث الخدمات نعم من حيث كسبتي لا

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و التاريخية و الأثرية و الإعتناء بها بنفس الطريقة ككتاب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟
إذا لم تكن تعمل على ترفي المدينة فمن الأجدر بناء محطة بغير منظور

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟
ن

30. فرضا لقرار استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر، ما الذي تشرحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ ولماذا؟
المشروع المقترح هو ان تكون المحطة ذات مساحة هائلة و تتوافر فيها مرکز ترفيه خاصة بالأطفال و مطاعم و محلات لبيع التورود و مقاهي حيث يدل الجاوس والتظار القطار يتاح للسافر التجول في المحطة لاستكشافها

31. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة؟
ن



32. هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة؟
لا ولكنها تبدو كمسجد



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ما تعليقك على الصورة؟
لا ولكن الشكل الخارجي يوحي بأنها ادارة



هل تعرفت على هذه المحطة؟ أين تقع بالضبط؟ ما اسمها؟ اشرح لنا عن هذه الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟

ملاحظة



ما تعليقك على الصورة ؟

محطة دات نمط معماري اسلاسي .

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحباً ، شكراً على موفقتك على منحنى بنصح دقائق للإجابة على اسئلتنا وساعدتنا في عمالنا اليومي. هذا العمل هو جزء من رسالة نكتوره .متعلقة بحياة محطات القطار في الجزائر ، (إيمانك شامتنا ورايكه شين لنا.

مكان-
الإقامة

CHLEF

في يادي ه الأخر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السمكة الحديدية" او "محطة القطار 3" ؟

المحطة الاسنة لنقل الركاب

ماذا تعني محطة القطار بالنسبة لك ؟

معلم تاريخي يذكرك بالحقبة الاستعمارية

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة ديتنك ؟ هل تعرف محطات في اسانك أخرى من (العلم؟ إذا كان نعم | 3- هل يمكنك ذكرها لنا؟

محطة العاصمة محطة البلدية وهران سني بلعاش

ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك ولتفلاتك اليومية القريبة و البعيدة ؟

الطاكسي او القطار

في الغالب لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تغل ذلك خلال الأسبوع و الشهر ؟

مرة اسبوعيا للذهاب للعمل



نهاية الاسئلة و المتابعة : هل لديك أي شيء تصديقه لم تكن نذكره ؟

لا

في الأخير نشكركم على المشاركة

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

6. هل تعتقد أن ديتنك تتوفر على شبكة نقل عوسى فعالة ؟

متوسطة

7. هل تعتبر محطة القطار في ديتنك منسجمة بشكل جيد في بيئتها الحضريه ؟

متسجمة لكن دون المستوى لا توجد موفات متناسبة

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في ديتنك ؟

محطة القطار . المسجد ابر الشلف

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لديتنك؟

نعم الكيد

10. هل يمكن أن تعطينا ما يحد محطة القطار بحسب نظركم ؟ وماذا ؟

موقعها اسراتيجي وسط المدينة وكنائها موافق لحيث بها مواقف لسيارات الاجرة و النقل العوسى . وفتنقن

11. لتتسر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و إختيار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ وماذا ؟

نعم لانه يمثل تاريخ شعب

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة ؟

لا اعرف

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتفكره ؟ وهل تعرف تاريخها؟

الفترة الاستعمارية

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

تنتمي إلى الفترة الاستعمارية

متى كانت آخر أعمال الترميم والتهيئة في هذه المحطة؟

لا ادري ربما آخر مرة قبل عشر سنوات الاخيرة

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

هناك تطور ملحوظ وبطيء من حيث جودة المركبات السرعة ازواجية المسار

هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟

ن

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

الكه

بماذا يشيخ مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟

إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تغير ما خسره للمدينة؟

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم والنصب التذكارية والتاريخية والاحتفاء بها بنفس الطريقة كمنكب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة والإبقاء على هذه المحطة؟

فرضا نقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر، ما الذي نلخره كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ ولماذا ؟

هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالتحديد كما تعلقك على الصورة ؟

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار ؟

هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بناية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟

نعم

هل تتخيل أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

نعم لكل منطقة طابع معماري خاص

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة ؟



هل تعرفت على هذه المحطة أين تقع بالتحديد كما تعلقك على الصورة ؟



هل تعرفت على هذه الساعة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟



هل تعرفت على هذه الساعة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟



ما تعليقك على الصورة؟



نهاية الاستطلاع : هل لديك أي شيء تصديقه لم تكن تتكلم؟

في الأخير نشكركم على المشاركة

Ce contenu n'est ni rédigé, ni causonné par Google.

Google Forms

5.4 في الغالب لماذا تذهب إلى محطة القطار؟ كم مرة تقابل تلك خلال الأسبوع والشهر؟

لأنه قريب من مكان العمل
اتصلته 4 أشهر في السنة

6. هل تعتقد أن سديتلك تتوفر على شبكة نقل عومسي فعلة؟

لا

7. هل تعرف محطة القطار في سديتلك منظمة بشكل جيد في بيئتها الحضريه؟

لا

8. ما هي المعالم الهامة التي تعبرها رمزية في سديتلك؟

القطار الترموي و الجارو و الطريق السيار

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لسديتلك؟

نعم

10. هل يمكن أن نعطينا ما يحد محطة القطار بحسب نظرك؟ و لماذا؟

نوعية الخدمات التي تقدمها لأنه هدف وجودها

11. لتتصرا أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية وإعبار المحطة كعلم، معروف في المدينة؟ و لماذا؟

نعم

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحباً ، نشكركم على مواصلتكم على بلنما يجمع ثقافتنا للإجابة على استطلاعنا وسأحدثنا في وقتنا البشري. هذا العمل هو جزء من رسالة تكرارنا لمنظمة
بدراسة محطات القطار في الجزائر - إيمانك تساهلنا ورائك شين لنا.

مكان:
الإقامة

برج البحري

1. في باديء الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار"؟

أين أجد القطار

2. ماذا تعني محطة القطار بالنسبة لك؟

أين أجد القطار

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة سديتلك؟ هل تعرف محطات في أماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم! - هل يمكنك تذكرها لنا؟

Le navigo .paris

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل أو حلائك ووسائلك اليومية القريبة و البعيدة؟

القريبة القطار و الترموي
البعيدة السيارة

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

نعم

13. عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتكلم؟ و هل تعرف تاريخها؟

تذكرني بجامع الخاصة بي. لا اعرف تاريخها

14. (في أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

لا أعلم

15. متى كانت آخر أصل الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟

لا أعلم

16. ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية؟

لا شيء

17. هل سمعت عن مشروع تحديث السكة الحديدية الجديدة؟

نعم

18. هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية؟

نعم

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟ 19.

موجود في وسط المدينة

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟ 20.

المباني الخاصة يا

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟ 21.

بسيط

هل يمكنك اختيار هندسة وتصميم بداية محطة القطار كهندسة معمارية مشاركة و سائدة في المدينة؟ 22.

نعم

هل تعتبر أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟ 23.

لا

كيف تجد النكور الداخلي للمحطة؟ 24.

ليس جميل على الإطلاق

في إطار تصور معماري وحضري، ما رأيك في صورة التي يقدها مبنى المحطة في مدينتك؟ 25-

لا أعلم



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالخطوط كما تعلقك على الصورة؟ 32.

نعم، طنجة

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟ 26.

لا أعلم

إلى حال خدمت هذه المحطة، هل تكثرها خسائر للمدينة؟ 27.

نعم

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و النصب التذكارية و التاريخية و الاعتناء بها بنفس الطريقة كمتكاتب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟ 28.

لا

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟ 29.

نعم

فرضا نقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر ما الذي تقترحه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ و لماذا؟ 30.

لا يوجد شيئا فعلا تقدر

هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالخطوط كما تعلقك على الصورة؟ 31.

نعم



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالخطوط كما تعلقك على الصورة؟ 32.

لا



هل تعرت عى هذه لمرحطة؟ لن نر ع بالخط م؟ ام نر نك عى الصوره ؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة ؟

نعم



ما تعليقك على الصورة ؟

لا



نهاية الاسئلة و المتابعة : هل لديك أي شيء تصويقه لم تكن تذكره ؟

لا

في الاخير نشكركم على المشاركة

الغفر

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطنين الجزائري

مرحباً ، شكراً على موافقتك على شتمنا بوضع تفاعل للإجابة على أسئلتنا وسماحتنا في عملنا البحثي. هذا العمل هو جزء من رسالة الدكتوراه المتعلقة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، (إيمانك تسامحتنا ورائك تهنين لنا.

مكان -
الولاية

Tlemcen

1. في ياديه الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة المسكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

محطة يتوقف فيها القطار لعدة أسباب

2. ماذا تمثل محطة القطار بالنسبة لك ؟

مكان لركوب القطار من أجل السفر

3. هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مينتلك ؟ هل تعرف محطات في اسكان أخرى من العالم؟ إذا كان نعم ! -
هل يمكنك ذكرها لنا؟

لم أزر بلدان أجنبية و في الجزائر زرت معظم محطات الغرب بين وهران سيدي بلحسان و تلمسان

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل أو حلائك و تفضلك اليومية القريبة و البعيدة ؟

القطار و الباص

5. في الغالب لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفضل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

للسفر. أقل من مرة في الشهر

6. هل تعتقد أن مينتلك تتوفر على شبكة نقل عومسي فعالة؟

نعم

7. هل تعتبر محطة القطار في مينتلك متنسجة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟

نعم

8. ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مينتلك؟

الوريط

9. هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمينتلك؟

نعم

10. هل يمكن أن تعطيلنا ما بعد محطة القطار بحسب نظركم؟ و لماذا ؟

مسار واحد

11. لتكسر أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوظيفي. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و إختيار المحطة كعلم
معروف في المدينة؟ و لماذا ؟

التقل بالقطار لا يرضح الى كثافة السيارات ان هو أسرع

12. هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

نعم

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تتكلم ؟ و هل تعرف تاريخها؟

نعم

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟

فترة الاستعمار الفرنسي

متى كانت آخر أعمال الترميم والتجديد في هذه المحطة؟

الترميم يتم بشكل دوري سنوي

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

طريق القطار شرق-غرب

هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديد؟

نعم

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

نعم

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟

هندسة معمارية من عهد الاستعمار

ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟

المباني الرئيسية كلها ذات هندسة معمارية من عهد الاستعمار

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟

بسيط

هل يمكنك اعتبار هندسة وتصميم بناية محطة القطار كهندسة معمارية مشتركة و سائدة في المدينة؟

لا، إن الاستعمار نعم... لأن لا كنا نعرف أننا لا نملك هندسة معمارية مدنية و معظم المنازل مكرمت

هل تتخيل أن محطة القطار في مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

نعم

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟

جيد

في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يقدمها مبنى المحطة في مدينتك؟

مدينة عريقة

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟

جيد

إلى حال حدثت هذه المحطة ، هل تعتبرها خسارة للمدينة؟

نعم

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و النصب التذكارية و التاريخية و الاحتفاء بها بنفس الطريقة ككتاب البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟

نعم

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

نعم

فرضا لقرر استبدال مبنى المحطة بمبنى آخر، ما الذي تلمح به كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟ ولماذا ؟

تحديث المبنى الحالي إلى سقف و بناء محطة بنفس الطابع الهندسي

هل تعرفت على هذه المحطة حين تقع بالخطوط كما تعلقك على الصورة ؟

نعم



هل تعرفت على هذه المحطة حين تقع بالخطوط كما تعلقك على الصورة ؟

نعم



هل تعرفت على هذه الساعة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Y



هل تعرفت على هذه المدينة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟



ما تعليقك على الصورة؟



لهابة الاسئلة و الطفلة : هل لوبك اي شيء تصنيه لم تكن لذكرك؟

اسئلتك طوبى جدا

في الاعبر تشكركم على المشاركة

طورا

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

محطة القطار في مخيلة المواطنين الجزائري

مرحبا ، شكرا على ملاحظتك على ملحقا بنصه بالتعلق للإجابة على اسئلتك وسماحتنا في صفا البشرى هذا الملحق هو جزء من رسالة بكونراد شطلة بخرامة محطات القطار في الجزائر - اجابتهك شامحا ورائكة شين لنا.

مكان-
الإقامة

بكرة

في ياديء الأسر ، ماذا تعنى لك كلمة "محطة المسكة الحديدية" او "محطة القطار" ؟

هي مكان توقف القطار و ركوب المسافرين

2. ماذا تشال محطة القطار بالنسبة لك ؟

هي مكان انتظار المسافر للقطار و مكان شراء التذاكر و مكان الترامه و الصلاة و لقاء بعض المكالوات و الشرويات للرحلة

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة سديتلك ؟ هل تعرف محطات في اماكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم 1-3 هل يمكنك ذكرها لنا؟

من غير محطة بكرة اعرف محطة العاصمه بوردوا بفرنسا وهران وفي العالم محطة فرنسا و اسبانيا و ميثاقان

4. ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل أو حلتكك و تلتكك اليومية القريبة و البعيدة؟

لقريبة سيارتي الخاصة او التاكسي، للبعده الحافله و احيانا القطار

5. في العقب، لماذا تذهب إلى محطة القطار؟ كم مرة تفعل ذلك خلال الأسبوع و الشهر ؟

لأهب للقاء برفقة برفقة اولي، ثانيا لأنها توفر راحة أكبر و سلامة أكبر

19. لماذا يبتعد مبنى محطة القطار في سديتلك عن المباني المجاورة ؟

هل تعتقد أن سديتلك توفر على شبكة نقل حوسبي فعلة؟

كفرمود لو عتاد و أبواب الوقت

نعم

20. ما هي المباني التي تعتقد أنها تشبه محطة القطار وما هي أوجه تشبه بينها؟

هل تعتبر محطة القطار في سديتلك حديثة بشكل جيد في بنيتها الحديدية؟

مباني القطار، المنطق المنعني، أبواب نفوسه

كيد موقع اسر البني

21. كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟

ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في سديتلك؟

العمام الازرية بصله اولي مثل منازل الكافنة فيها بانموسه، اما الهندسية فهي بالكاد تذكر على خراز سقف السجادين و مسجد طبقه من قاع القوي

22. هل يمكنك اختيار عتادة و تصميم بنائية محطة القطار كعتادة معمارية شاركة و سائلة في البنية؟

هل تعتبر محطة القطار كعتادة كعتادة معمارية شاركة و سائلة في البنية؟

نعم نعم معروف

لا اعتقد لكده العمام الازرية في سديتلك تشعطب الانواع و معصقة في الونمو، اما محطة القطار على الرغم من اهديتها لكن لا تشعطب العمام الازرية، ربما اننا ما تم تكيدها بلكه الضخامة و الجمال، وهذا الامر لا يشعطب العتاد كله، سبعة نقل المسافرين ذات اشكال بوس و غير منقطع فهي

هل تعتقد أن محطة القطار في سديتلك لها خصائص خاصة تميزها عن محطات أخرى من مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟

لا تقريبا متشابهة كلها

هل يمكن أن تعطينا ما يعد محطة القطار بحسب نظركم؟

اسئلتك 10

24. كيف تجد التفكير الداخلي للوحة؟

عندي لا شيء جيد

لنصرا اهدية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني. هل تعتقد أنه من المهم رؤية و اعتبار المحطة كعلم.

معروف في البنية و اسئلتك 11

25- في إطار مشروع "تعزيز الهوية الوطنية للقطار الجزائري" الذي تم إطلاقه في إطار الميثاق الوطني للقطار الجزائري، نود أن نعرف رأيك في التصميم الداخلي لمحطة القطار في سديتلك؟

خاصة ان البنية الجميلة التي يبر بها القطار راحة جدا عكس القوي التي يملكها القطار لا تدرى لكن لا اعتقد ان السقف المنعني يعبر عن اولية بكرة و هو جسدك لكن من الأعمار صنع مبنى القطار و تشييده لم يرد بعكس طبيعة و معمار المنطقة الجليل ليس كوي كوي من مناطق أخرى

26. كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟

عدي، ربما لا تشال لهذه التفاصيل

امكان شراء التذاكر و اماكن بيع المسطرات مثل الكافيس و بعض الطويات و الماء و العصير، لكها ليست بالوفرة المطلوبة بلنا

27. إلى حد هنتت هذه المحطة ، هل تعرفها كخسارة للمدينة؟

عند رؤيتك لهذه المحطة ، بما تذكر له ؟ هل تعرف تاريخها؟

كيد خسارة تاريخية لكن من ما هي معمارية

تذكرني ربما بمحطات القطار في اروبا تاريخيا يعود لتلبية الاستعمار، لكن تم تشييد سكة بمسائلها جديدة و اعادة ترميم المحطة القديمة

28. هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة و الحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم و التذكارية و التاريخية و الاعتاد؟

أبدا، هذه المحطة هي كعتادة معمارية شاركة و سائلة في البنية و سائلة في البنية

التاريخية؟

نعم كيد

فترة الاستعمار الفرنسي، رايي انها ساهمت بشكل كبير في تطوير مجال السكك الحديدية

29. هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة و الإبقاء على هذه المحطة؟

مضى كانت أفر أعمال الترميم و التهيئة في هذه المحطة؟

كيد

لا تدرى لكن مؤخر اربما قبل عامين، و اخرى قبلها لكن لا تدرى تعدينا

30. فرضا تقدر استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر ما الذي تعارجه كمشروع لاستبدال مبنى محطة القطار ؟

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكة الحديدية ؟

لست مختص، الامور لا تتعدا بعوانية تحتاج دراسات محصنة، لكن اعتقد انها كانت لتكون محطة للفر من العمود او تصفية مياه الويلان خاصة وان

محطة القطار في الجزائر

31. هل تعرفه كمشروع تاريخي مهم في الجزائر؟

محطة العاصمه ربما تعطيني هو ان الوصول اليها من الاعلى للائل متحصنة عند التفتاح الاستور و ربما او قديم بوضع سائل دائرية او منح

محاذاة للامتداد بالمنتظر و الوصول ادرع

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية ؟

لا



هل تعرفت على هذه السحطة أين تقع بالخطاطما تعليقك على الصورة 32, 4

7



هل تعرفت على هذه السحطة أين تقع بالخطاطما تعليقك على الصورة 4

سكينة، شكلها يشبه الجامع لو تعميتي



هل تعرفت على هذه السحطة أين تقع بالخطاطما؟م تعليقك على الصورة 4

Option 1



ما تعليقك على الصورة 4

فكرة الإضاءة طريقة جيدة ومن تراث المعماري الجزائري القديم كذلك التهيبة



ما تعليقك على الصورة ؟

الهدايا الإسلامية والمقرنصات والزخرفة على الأبواب تراث بعب المحافظة عليه وتطويره وصنع اليد العاملة

محطة القطار في مخيلة المواطن الجزائري

مرحبا ، شكرا على موافقتك على ملحقنا بضع دقائق لأجابة على اسئلتنا وساعدتنا في صلنا المحلي. هذا العمل هو جزء من رسالة نكروا محطة بدراسة محطات القطار في الجزائر ، إيمانك تساهنا وزيكك تسين لنا.

مكان -
الإجابة
بسرعة

في ياديه الأمر ، ماذا تعني لك كلمة "محطة السكة الحديدية" أو "محطة القطار" ؟

هي مكان توقف القطار وكوب المسافرين

ماذا تسمي محطة القطار بالنسبة لك ؟

هي مكان انتظار المسافر للقطار و مكان شراء التذاكر و مكان لراحة والمسلاة و لقاء بعض المكوثات والمشروبات للرحلة

هل تعرف محطات قطار أخرى في الجزائر من غير محطة مدينك ؟ هل تعرف محطات في اسانكن أخرى من العالم؟ إذا كان نعم ! -3 هل يمكنه نكرها لنا؟

من غير محطة بسكرة احرف محطة العاصمة بورداس فسطوية تيزازة وهران وفي العالم محطة قراسا و اسبانيا و سيطولغان

ما الذي تستخدمه كوسيلة نقل لرحلاتك ولتقلتك اليومية القريبة و البعيدة ؟

لقريبة سيارات الخاصة او التاكسي للبعيدة الحافلة و احيانا القطار

في الغالب لماذا تذهب إلى محطة القطار ؟ كم مرة تفعل ذلك خلال الأسبوع والشهر ؟

أذهب لقتنح بالرحلة بدرجة أولى، ثانيا لأنها توفر راحة أكبر و سلامة أكبر



نهاية الاسئلة و المشاركة ! هل لديك أي شيء تصديقه لم تكن نذكره ؟

توسعة بعب تطوير المحطات ولم لا بناء محطات بالحديد و الزجاج وتغيير النمط المستعمل

في الأخير نشكركم على المشاركة

جزرا

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

هل تعتقد أن مدينتك تتوفر على شبكة نقل صومي فعالة؟

نعم

هل تعتبر محطة القطار في مدينتك متنسجة بشكل جيد في بيئتها الحضرية؟

كثير مواقع استراتيجي

ما هي المعالم الهامة التي تعتبرها رمزية في مدينتك؟

المعلم الأثري بصفة أولى مثل منازل الكاتبة ديبيبا بالجموننت، اما الهندسية فهي بالكاد تذكر على غرار مختلف المساجدين و مسجد عقبة بن نافع القيوري

هل تعتبر محطة القطار كعلم معروف في المدينة؟ هل تعتبر بداية محطة القطار لها نفس الأهمية مثل المعالم الأثرية لمدينتك؟

نعم معلم معروف

لا اعتقد ذلك، المعالم الأثرية في مدينتي لتستقطب الانتباه و مصفوفة في اليونسكو. اما محطة القطار على الرغم من أهميتها لكن لا تفتتح المعالم الأثرية، ربما أنا ما تم تشييدها بتلك الضخامة والجمال. وهذا الأمر لا يستحق العناء كله محطة نقل المسافرين ذات استعمال يومي وغير متقطع فهي الأولى حسب رأيي

هل يمكن أن نعلمنا ما يحد محطة القطار بحسب نظر لك؟ ولماذا ؟

سوق غير واضح

لتقصو أهمية محطة القطار في كثير من الأحيان على جانبها الوطني، هل تعتقد أنه من المهم رؤية و إختيار المحطة كعلم معروف في المدينة؟ ولماذا ؟

نعم اكيد، فإن تم تشييدها بالشكل المطلوب و المستقطب للذات، فسوف يصبح الفتح لكثير سعة للركاب و يصبح يستعمل هذه الوسيلة بشكل يومي، خاصة وأن المناظر الطبيعية التي يمر بها القطار رائعة جدا عكس الطريق التي يسلكها القطار

هل تعرف الخدمات المختلفة المتوفرة داخل المحطة؟ 12

استلكن شراء التذاكر واستان بيع المسكّنات مثل الطيفيس وبعض الطوابق والماء والمصير، لكنها ليست بالخدمة المطلوبة بتاتا

متى رزيتك لهذه المحطة ، بما للترك ؟ وهل تعرف تاريخها؟ 13

شكراني ربما بمحطات النقل في أوروبا، تاريخها يعود لخدمة الاستعمار ، لكن تم تشييد سكة بحالتها جديدة و اعادة ترميم المحطة القيمة

إلى أي فترة تاريخية تنتمي هذه المحطة؟ ما رأيك في هذه الفترة التاريخية؟ 14

فترة الاستعمار الفرنسي، رأيها ساهمت بشكل كبير في تطوير مجال السكك الحديدية

متى كانت آخر أعمال الترميم و التهيئة في هاته المحطة؟ 15

لا ادري لكن مؤخرا ربما قبل عامين، والخرى قلها لكن لا ادري لتعدوا

ما الذي تعرفه عن التطورات الجارية في قطاع السكك الحديدية؟ 16

خط تانسراست و خط ورقة

هل سمعت عن مشروع تحديث السكك الحديدية الجديدة؟ 17

لا

هل تعتقد أن هذا المشروع سيكون له تأثير على محطة القطار الحالية؟ 18

لا

كيف ترى نظرة السكان المحليين و زوار المدينة نحو مبنى المحطة؟ 26

عادي، ربما لا تلتبه لهذه التفاصيل

إلى حال خدمت هذه المحطة ، هل تكثرها خسارة للمدينة؟ 27

لكه خسارة لتاريخية اكثر من ما هي معاصرة

هل تعتقد أنه يجب الحفاظ على هذه المحطة والحفاظ عليها بنفس الطريقة مثل المعالم والنصب التذكارية والتاريخية والاعتناء بها بنفس الطريقة كمنشآت البريد المركزي في الجزائر العاصمة على سبيل المثال؟ 28

نعم اكيد

هل تعتقد أنه من الضروري المحافظة والإبقاء على هذه المحطة؟ 29

اكيد

فرضا لفر استبدال مبنى المحطة بمبنى اخر، بما الذي تعلمه كشروع لاستبدال مبنى محطة القطار؟ ولماذا؟ 30

لست متأكد، الامور لا تالغ بمطابقة لمتاح دراسات معمقة، لكن اعتقد انها كانت لتكون محطة لتخزين الحبوب او تصفية مياه الوديان خاصة وان المدينة يفتقرها واد يعتبر اكبر واد في الجزائر

هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟ 31

محطة العاصمة، ربما تخيلني هو ان الوصول اليها من الاعلى للاسفل متعب خاصة عند اكتضاض الاسبور، ربما لو قدم بوضع سلام دائرية او معبر مشاة للاستمتاع بالنظر والوصول اسرع

بماذا يتميز مبنى محطة القطار في مدينتك عن المباني المجاورة؟ 19

الترمود نوعيته، والارباب والتوافق

ما هي المباني التي تعتقد انها تشبه محطة القطار وما هي أوجه الشبه بينها؟ 20

مباني القنصل، المظف ملحي، وواب مقوسة

كيف تصف تصميم مبنى محطة القطار؟ 21

لا يان به

هل يمكنك اختيار هندسة و تصميم بداية محطة القطار كهندسة معمارية مشاركة و سائدة في المدينة؟ 22

ليست سادة لكن في المدينة هناك استعمال كبير للترمود لكن اهلوية السكك الحديدية متشابهة هذا اذا لم نقل كلها مربعة الشكل، لكن توجد مناطق مخصصة جدا للترمود والطريقة العصرية

هل تعتبر أن محطة القطار هي مدينتك لها خصائص خاصة مميزة مقارنة بمحطات أخرى في مدن أخرى؟ ما هذه الخصائص؟ 23

لا تقريبا متشابهة كلها

كيف تجد الديكور الداخلي للمحطة؟ 24

عادي لا شيء مميز

في إطار تصور معماري و حضري، ما رأيك في صورة التي يلتقطها مبنى المحطة في مدينتك؟ 25

لا ادري لكن لا اعتقد ان المبنى المنحني يعبر عن ولاية بسكرة رغم جماله مكان من الاجدر صنع مبنى باهر الشكل وتصميمه فريد يعكس طبيعة و معمار المنطقة الجليل ليس كومي كومي من منطلق اخرى



هل تعرفت على هاته المحطة أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟ 32

لا



هل تعرفت على هذه السحطة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

سكك الحديدية، تنقلها بشبه الجانح لم تعجبني



هل تعرفت على هذه لمحة؟ أين تقع بالضبط؟ ما تعليقك على الصورة؟

Option 1



ما تعليقك على الصورة؟

فتحة الإضاءة طريقة جيدة ومن تراث المعاصر الجزائري القديم كذلك للتهوية



ما تعليقك على الصورة؟

القبلة الإسلامية والمقرنصات والزخرفة على الإصدة والأبواب تراث يجب المحافظة عليه وتطويره وصنع اليد العاملة



نهاية الاسئلة و المقابلة : هل لديك أي شيء تضيفه لم تكن أفكر؟
تسمية يجب تطوير المحطات ولم لا بناء محطات بالحديد والزجاج وتغيير النمط المستعمل

في الأخير نشكركم على المشاركة
طوا

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

Google Forms

Questionnaire en Français

Citoyenneté et patrimoine

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en Algérie ?

Oui

Non

2-Connaissez-vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

Plusieurs réponses possibles.

Organismes d'état

Associations culturelles

Des individus

Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien, les organismes d'état, les associations et les individus peuvent lancer une procédure de protection. En tant que citoyen sauriez-vous en mesure de lancer une procédure de protection d'un bien culturel ?

Une seule réponse possible.

Oui

Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine, sauriez-vous vous capable de donner :

Une seule réponse possible.

Votre temps

Votre argent

Votre temps et argents

Rien de cela

5- Pensez-vous que les gares font partie du patrimoine à protéger ?

Une seule réponse possible.

Oui

Non

Ce contenu n'est ni rédigé, ni cautionné par Google.

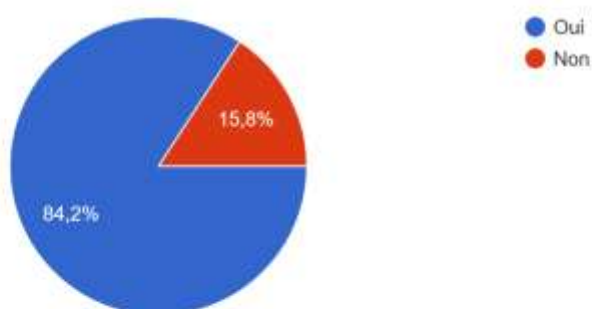
Google Forms

Réponses au questionnaire en Français

Citoyenneté et patrimoine

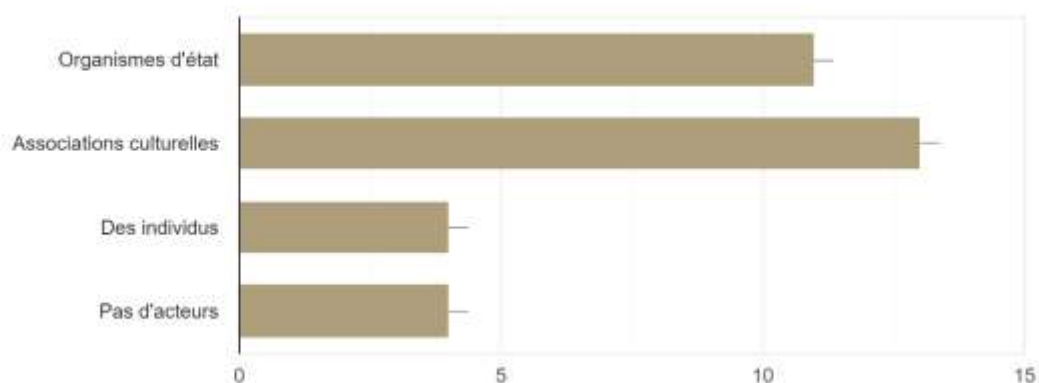
1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en Algérie ?

19 réponses



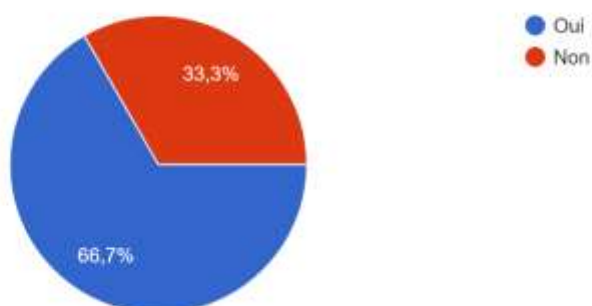
2-Connaissez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

18 réponses

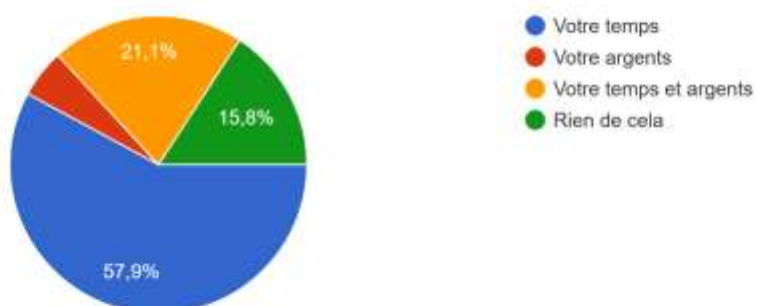


3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de prote... une procédure de protection d'un bien culturel ?

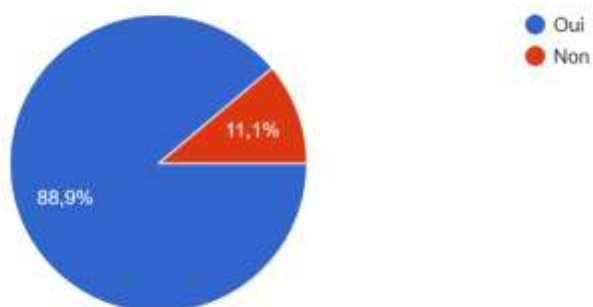
18 réponses



4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de donner :
19 réponses



5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à protéger ?
18 réponses



Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- No

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état Associations culturelles Des individus
- Pas d'acteurs
-
-

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- No

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
-

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- No

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
 Non

2-Connaissez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
 Associations culturelles
 Des individus
 Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. e
tant que

- Oui
 Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
 Votre

 argents

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
 No

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- Non

2-Connaissiez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles
- Des individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- Non

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non

Citoyenneté et patrimoine

1- Savez-vous s'il existe une loi qui protège le patrimoine en

- Oui
- No

2-Connaissez vous les acteurs de la protection du patrimoine en Algérie ?

- Organismes d'état
- Associations culturelles Des
- individus
- Pas d'acteurs

3- La loi 98-04 protège le patrimoine culturel algérien , les organismes d'état , les associations et les individu peuvent lancer une procédure de protection. en tant que

- Oui
- No

4- Pour la participation à la protection du patrimoine , sauriez vous vous capable de

- Votre temps
- Votre
- argents
- Votre temps et

5- Pensez vous que les gares font partie du patrimoine à

- Oui
- Non