

## Immeuble-pont des Tagarins, à Alger

P. N., Louis Tombarel

---

**Citer ce document / Cite this document :**

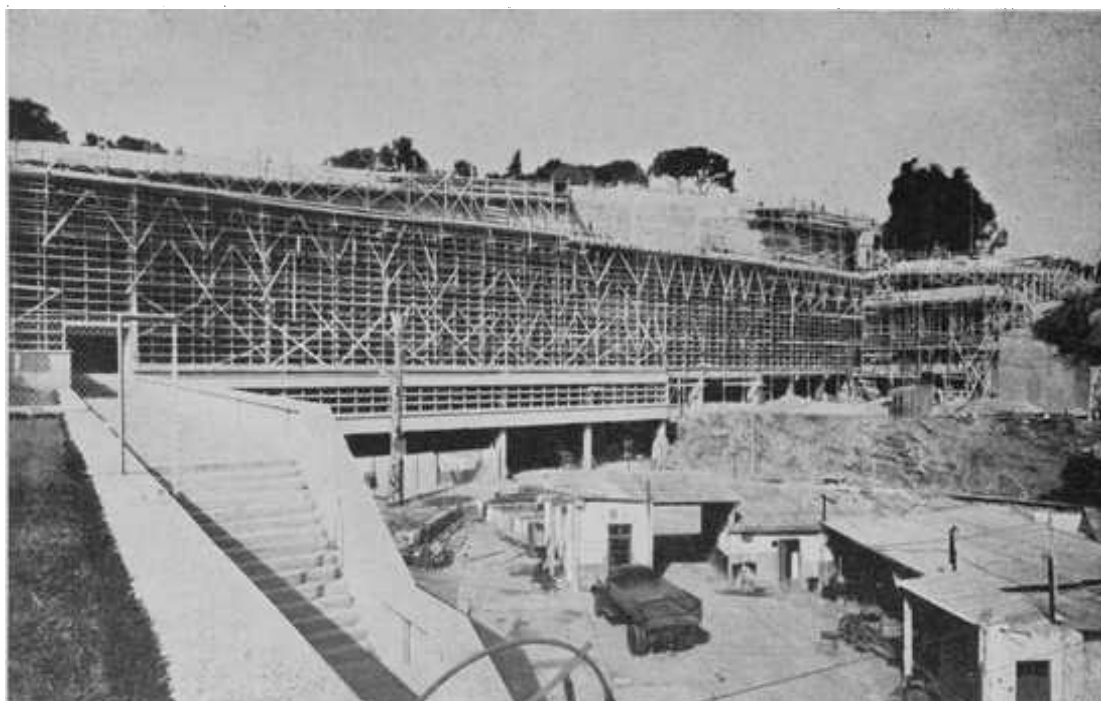
N. P. Immeuble-pont des Tagarins, à Alger. In: Chantiers. Revue illustrée de la construction en Afrique du Nord, N°10, 1953. pp. 9-11;

[https://www.persee.fr/doc/chana\\_1111-858x\\_1953\\_num\\_10\\_1\\_1264](https://www.persee.fr/doc/chana_1111-858x_1953_num_10_1_1264);

---

Fichier pdf généré le 04/03/2024

# Urbanisme et grands travaux



## PONT - GARAGE *du Télémy à Alger*

L. TOMBAREL, Architecte .

LA mise en service, le 14 février dernier, de l'ouvrage de franchissement du Ravin des Tagarins, à Alger, marque l'achèvement des travaux de construction de la route nationale n° 36 (Annexe) qui a, tout récemment, reçu le nom de l'Avenue De-Lattre-de-Tassigny.

Cette voie, commencée à la fin de 1940 par le percement du tunnel des Facultés, appartient à un système d'artères permettant la sortie rapide d'Alger : au départ le tunnel et ses aménagements souterrains, la rue Berthezène, l'ori-

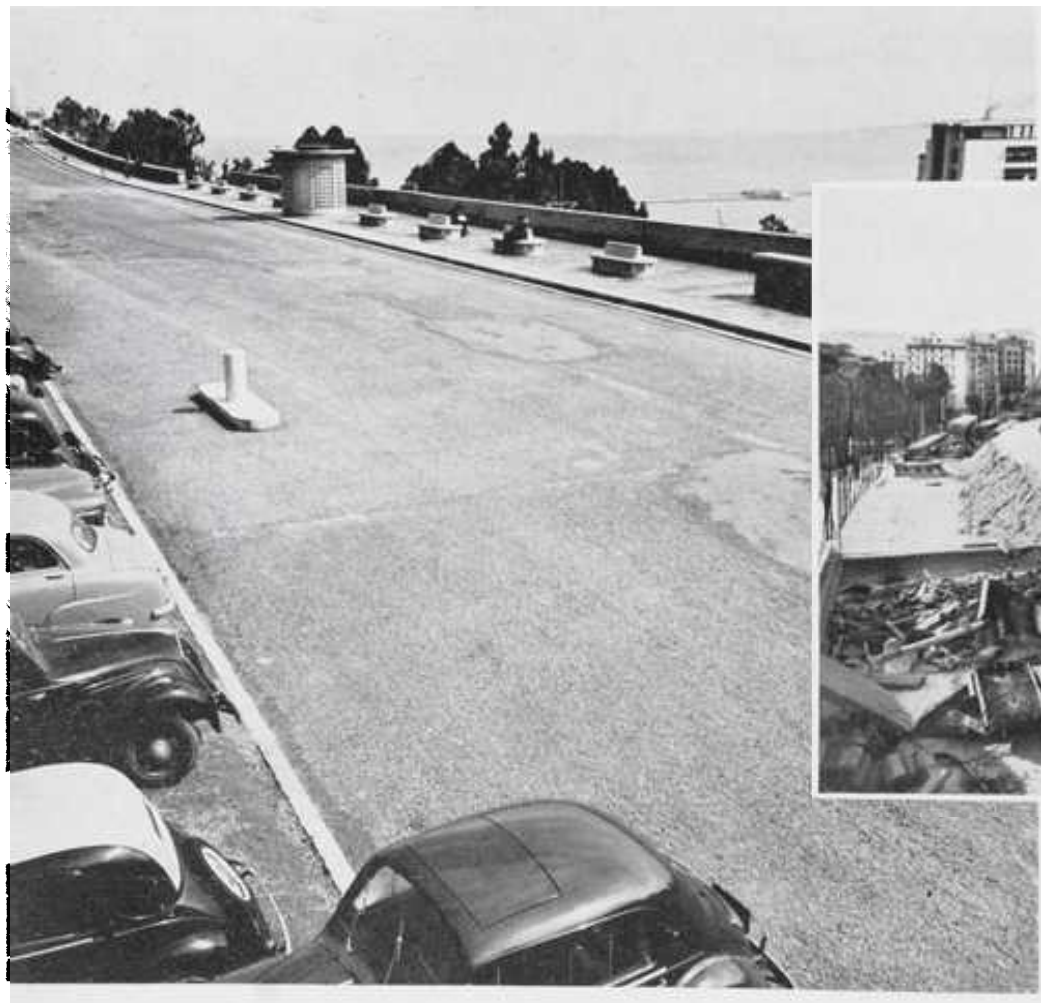


gine du boulevard du Teremly, enfin l'avenue De-Lattre-de-Tassigny aboutissant à l'avenue Maréchal-de-Bourmont, au hameau des Tagarins.

Cette première étape de grands travaux est comprise dans un ensemble urbanistique prévu au programme de la Région algéroise d'Urbanisme établi en 1937-1940.

Cet ensemble comporte essentiellement, l'aménagement du Parc des Sports d'Alger, celui du Rond-point des Tagarins et la construction de la Corniche des Hauts d'Alger. Comme on peut le voir il s'agit de réalisations qui auront une répercussion urbaine sur l'évolution d'Alger en permettant un nouvel essor de l'habitat vers les hauteurs où la résidence doit normalement avoir sa place au-dessus de la zone humide du port.

Nous ne devons pas oublier d'ajouter, à ce vaste projet d'urbanisation, la construction de la future Bibliothèque nationale d'Alger, de l'Institut du Bâtiment et des Travaux publics et de la Maison de l'Ingénieur, dont l'exécution doit être entreprise dans un proche avenir.



## La Route nationale n 36

(annexe)

La Route nationale n 36 A constitue le couronnement d'un ouvrage important dont nous donnons plus loin la description. Elle est assise sur un tablier-pont dont l'ossature en béton armé a été calculée pour supporter le passage de convois comportant des camions de 25 tonnes et des chars de 70 tonnes.

Cette route est constituée par une chaussée de 15 mètres de largeur bordée, sur une longueur de 103 mètres, par deux trottoirs de 3 mètres. La voie est limitée de chaque côté par deux parapets d'aspect et de nature bien différents.

Le parapet côté montagne est en béton armé et recevra les tubes fluorescents destinés à l'éclairage du trottoir. Le parapet côté mer est constitué par des panneaux de métal déployé à mailles fines dégageant, au maximum, la vue sur le panorama de la baie. Ces panneaux reposent sur une plinthe comportant un petit bac à fleurs courant le long de la crête du bâtiment-pont. Les deux trottoirs sont re-

NOS PHOTOS : Ci-dessus et de droite à gauche : Le début des travaux portant le remblaiement du terrain de la Corniche des Hauts d'Alger. Les travaux de revêtement de la chaussée. Les travaux de revêtement de la chaussée. Les travaux terminés. Page précédente : Deux vues générales de la Corniche des Hauts d'Alger.

couverts d'asphalte rouge brun, souple aux pieds, et qui ajoute un caractère original à cet ouvrage. La bordure du trottoir côté mer est composée d'éléments colorés dans la masse, alternativement gris et rouge, pour marquer l'interdiction de stationner.

Cette nouvelle route décongestionnera certaines artères principales de la ville, telles que la rue Michelet et le Boulevard Camille-Saint-Saëns, et facilitera la liaison entre le centre administratif d'Alger et le quartier actif de Bab-el-Oued. Il mettra, en outre, la zone résidentielle d'El-Biar aux portes mêmes de la grande ville.

## Le pont-garage

La Route nationale n° 36 A devait franchir la dépression, où ont été construits les réservoirs et l'usine du Service municipal des Eaux, au moyen d'un simple pont de conception classique. Sur l'initiative de M. Tombarel, architecte D.P.L.G., chargé de l'établissement des plans, ce pont fut remplacé par un ouvrage dont l'utilisation n'est pas uniquement affectée à la circulation.

Ne pouvant pas envisager l'aménagement de logements ou de bureaux, en raison de l'exis-

quer, au moyen d'une galerie souterraine, le rond-point de la Place Dubief avec les étages du bâtiment et la route supérieure. D'autres communications semblables sont envisagées, dont l'exécution sera entreprise ultérieurement; telles sont celles qui permettront le raccordement avec l'immeuble du Gouvernement Général et avec la rue Généraux-Morris.

Ce dispositif permettra donc d'accéder très facilement de la Place d'Isly au Parc des Sports des Tagarins et notamment au Stade Nautique projeté.

Dans la partie basse de l'ouvrage, seront construits, autour d'un jardin agrémenté d'une belle fontaine, les bâtiments des différents services de la Ville d'Alger (Eaux, Voirie, Nettoyement) qui possèdent déjà des installations dans le ravin. Un étage de ces bâtiments sera réservé à l'aménagement d'un Centre de Santé municipal.

La façade sud-est du pont-garage est traitée en brise-soleil et couronnée par un bac à fleurs. Elle est établie dans le prolongement des bâtiments bordant le stade Leclerc et servant de soutènement à la route.

Tous ces ouvrages composent ainsi un ensemble architectural des plus imposants, dont la façade se développe, en alignement droit

bâtiment-pont. Le troisième étage, au contraire, est courbe et est construit en retrait de l'aplomb des étages inférieurs. Sa forme épouse la coupe du terrain et inscrit parfaitement dans le site l'imposante façade de l'ouvrage principal.

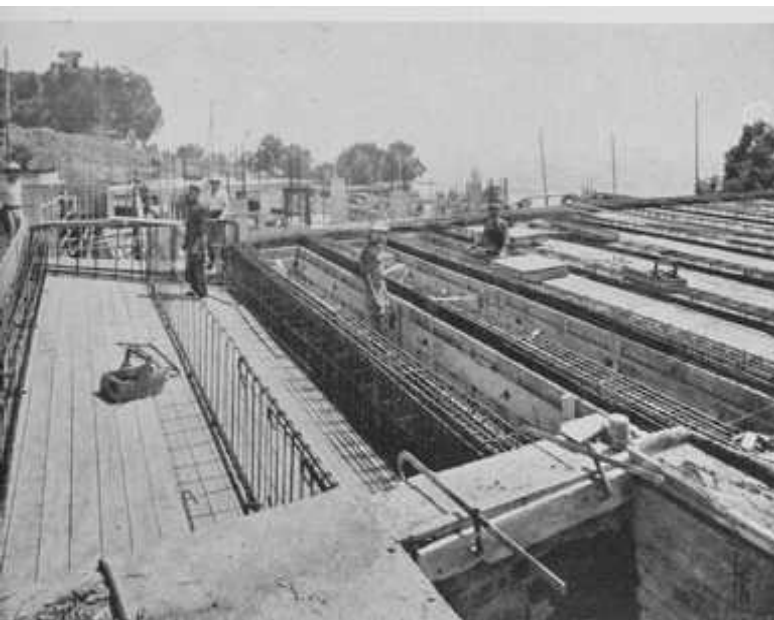
## Les travaux

Pour la réalisation d'un tel ouvrage il a été enlevé, au moyen de deux pelles mécaniques avec compresseurs, 28.000 mètres cubes de déblais transportés par 10 camions.

Un volume de 7.000 mètres cubes de béton a été confectionné par huit bétonnières et mis en œuvre dans 2.000 mètres carrés de panneaux de coffrages standardisés représentant, au total, une superficie de 34.000 mètres carrés de coffrages.

522 tonnes d'acier, soit environ 600 kilomètres de barres, sont entrées dans la confection du béton armé.

Les dessertes du chantier ont été assurées par un téléferique à commande électrique de 2 tonnes de charge utile et de 140 mètres de portée au-dessus du ravin. Cet engin permettait la manutention de 50 tonnes de matériaux à l'heure.



tence du réservoir qui obture partiellement la façade nord-ouest du bâtiment, il fut décidé — cette proposition ayant reçu l'agrément de M. Villeveille, directeur des Travaux publics au Gouvernement Général — d'aménager les locaux éventuels en garages.

L'ouvrage comporte donc six étages de planchers de dix-neuf mètres de largeur et de 78 à 103 mètres de longueur, représentant une superficie de 5.000 mètres carrés.

Les deux étages supérieurs sont prévus en garage public de stationnement permettant d'abriter un millier de voitures, en tenant compte de la rotation des véhicules.

Deux autres étages seront aménagés en boxes fermés, un autre en parc à autos. Un autre étage enfin, sera utilisé comme atelier de réparation et d'entretien pour les voitures des services du Gouvernement Général.

A tous les étages sont prévus des aires de lavage, fermées, pour les autos, des W.C. publics et des bureaux de gardiens.

Les étages sont reliés par une rampe hélicoïdale à pente douce (8,5 %) descendant de la cote 103,00 à la cote 80,50.

Cette rampe est doublée par un escalier central et deux ascenseurs faisant communi-

et courbe, sur plus de 350 mètres de longueur. Les parements vus de la maçonnerie de béton sont traités en surfaces bouchardées ou poncées qu'agrémentent les ouvertures et que complètera la décoration florale qui en couvrira d'importantes parties.

Au delà de la longueur de 350 mètres que nous venons de citer, le pont-garage est prolongé par un mur de soutènement qui sépare les plateformes routières, dénivelées, de la Route nationale n° 36 A et du chemin des Quatre-Canons, dont la liaison est réalisée un peu plus loin en amont.

Deux accès supplémentaires sont prévus en partant des boucles du chemin des Quatre-Canons. L'un atteindra le sixième étage (cote 93,80), le second franchira la terrasse d'un bâtiment du Service de la Voirie, exécuté partiellement, pour arriver à hauteur du premier plancher à la cote 80,80. A l'extrémité nord de l'immeuble-pont, et comme pour lui servir d'amortissement, un bâtiment de trois étages sur rez-de-chaussée a été construit pour être affecté au logement du personnel d'exploitation du garage (gérant et chauffeurs). Cet immeuble présente un aspect particulier. Son rez-de-chaussée et ses deux premiers étages sont rectangulaires et leur façade est normale au

Enfin, pour fournir l'énergie nécessaire, une puissance de 150 KVA dut être installée sur le chantier.

Ces chiffres nous donnent une idée de la somme d'efforts, d'études, de qualités de toutes sortes qu'il a fallu déployer pour mener à son terme une telle œuvre qui compte désormais parmi les plus belles réalisations d'Urbanisme de la Ville d'Alger.

## Les auteurs et les réalisateurs de la construction

Les travaux, d'une exécution particulièrement délicate, ont été effectués par les Etablissements Quillery, sous la direction de M. Arnas san, directeur à Alger de cette entreprise, et M. Le Souffache, ingénieur. Les terrassements avaient été confiés à l'Entreprise Marcel Papin.

Le contrôle de l'Administration était exercé par MM. Caron, ingénieur d'arrondissement des Ponts et Chaussées; Colomb, ingénieur des T.P.E., et Tombarel, architecte D.P.L.G., qui a dressé les plans de cet imposant ensemble architectural.